

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LE
RAVITAILLEMENT EN CHARBON
PENDANT LA GUERRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC POUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera présenté et soutenu le Mardi 8 Juin 1920 à 1 h. 3/4

PAR

Georges SARDIER

Président : M. ALLIX, professeur.

Suffragants { *MM. SOUCHON, professeur.*
HITIER, professeur.

PARIS

ÉMILE LAROSE, LIBRAIRE-ÉDITEUR

11, rue Victor-Cousin, 11

—
1920

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LE
RAVITAILLEMENT EN CHARBON
PENDANT LA GUERRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC POUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera présenté et soutenu le Mardi 8 Juin 1920 à 1 h. 3/4

PAR



Georges SARDIER

Président : M. ALLIX, professeur.

Suffragants { *MM. SOUCHON, professeur.*
HITIER, professeur.

PARIS

ÉMILE LAROSE, LIBRAIRE-ÉDITEUR

11, rue Victor-Cousin, 11

—
1920

A MONSIEUR JACQUES DOMBRE

INGÉNIEUR CIVIL DES MINES

DIRECTEUR DU BUREAU NATIONAL DES CHARBONS

*Hommage respectueux
d'un camarade de l'Ecole des Mines de Paris.*

G. S.

LE RAVITAILLEMENT EN CHARBON PENDANT LA GUERRE

INTRODUCTION

A la fin de l'année 1914, alors que l'invasion ennemie nous privait de la production en combustible de nos mines les plus riches, que la mobilisation des forces vives de notre pays avait retiré du sous-sol nos ouvriers les plus expérimentés, que l'importation des charbons étrangers était amoindrie dans des proportions inquiétantes, les Pouvoirs Publics jugèrent indispensable d'intervenir dans la répartition et l'achat des combustibles destinés à la population civile.

C'est par un décret, en date du 4 décembre 1914, rendu sur la proposition du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances à la suite d'un rapport de M. Chargeraud, Directeur des Routes et de la Navigation, que l'Administration des Chemins de fer de l'Etat fut chargée de concourir au ravitaillement en charbon de notre pays.

A la suite de ce décret, une Commission de Répartition fut instituée auprès du Ministre des Travaux Publics le 15 février 1915. Elle comprenait des représentants des Ministres du Commerce, de la Guerre et de la Marine et avait pour mission de procéder à un examen des commandes présentées par les industriels et les particuliers et de déterminer les voies et les moyens par lesquels il devait être satisfait aux demandes présentées.

Un rapport adressé le 12 avril 1916 au Ministre des Travaux Publics

vaux Publics par le Directeur des Chemins de fer de l'Etat et le Directeur des Mines, signalait que les difficultés de toute nature concernant l'approvisionnement du pays en charbon rendaient chaque jour plus délicate la tâche de la Commission de Répartition des Combustibles.

Les conclusions de ce rapport furent approuvées par le Ministre et c'est là le point de départ de l'organisation du « Bureau National des Charbons » seul chargé encore actuellement de la répartition des combustibles nécessaires à la vie de la Nation.

Le Bureau, tel que le créait la décision ministérielle du 12 janvier 1916, n'était toutefois qu'une sorte de Commission, et non pas un Service constitué d'une manière distincte. Ce n'est que peu à peu, comme nous le verrons plus loin, qu'il arriva à prendre une individualité propre.

Il a en effet subi, depuis son origine, une évolution lente et progressive lui permettant de s'adapter à tout instant aux besoins variables des consommateurs de charbon et de mettre en rapport avec eux les divers organes chargés de les satisfaire.

L'étude de cette évolution : tel sera le but de notre ouvrage.

Nous aurons également à justifier le rôle souvent décrié du B. N. C. et montrerons quels importants services il a rendus et rend encore au pays profondément atteint par la trop réelle crise de la production charbonnière.

Nous serons ainsi amenés à examiner quelques points, intimement liés au sujet principal de cet exposé. L'enchaînement de ces matières provoquera certaines redites, nécessitées par la multiplicité et l'aridité même des questions étudiées. Nous tenons à en avertir le lecteur.

CHAPITRE PREMIER

HISTOIRE DU BUREAU NATIONAL DES CHARBONS

Ainsi qu'il en a été fait mention dans l'introduction, c'est le 4 décembre 1914 que l'Etat prit en mains la question de l'approvisionnement en charbon.

Dès cette époque, il avait été en effet constaté qu'il était impossible d'attendre de la seule initiative privée, la réalisation des mesures nécessaires pour parer au déficit énorme que les conséquences de la guerre allaient créer en France.

Les stocks étaient déjà épuisés et les ressources manquaient totalement pour qu'on put songer à les reconstituer même en partie. A peine pouvait-on espérer, par une organisation adéquate, satisfaire au jour le jour les besoins les plus impérieux de la population. L'écart entre la production et la consommation était déjà très fort en temps de paix et allait, chaque année en croissant, plaçant, même avant 1914, la France dans une situation économique délicate. Que penser alors de la crise autrement angoissante née de la guerre et *a priori* sans remède ?

Ici, une étude rétrospective s'impose pour mettre en relief par des chiffres les effets désastreux de la guerre au point de vue de notre ravitaillement en charbon. Question capitale dont l'intérêt reste encore aujourd'hui, après la magnifique victoire des armées alliées, aussi palpitant que pendant les dures épreuves de cinq années de campagne.

La houille est en effet le facteur le plus important de la puissance économique d'une nation. C'est à elle que l'on demande la chaleur, la lumière, la force.

« Employée directement ou indirectement sous la forme
« de charbon, de coke, de briquettes, de benzol, transfor-
« mée en vapeur ou en électricité, utilisée par les chaudières
« de bateaux ou de chemins de fer, dissociée par l'analyse,
« torturée par la chimie, la houille chauffe, éclaire, trans-
« porte, colore, médicamente le monde moderne. C'est
« l'appétit du charbon qui classe aujourd'hui, et qui pen-
« dant tout l'âge économique en vue, mesurera l'activité
« industrielle des nations » (1).

§ I. — Le charbon en France avant la guerre

A la veille de la guerre, la production de houille en France s'accroissait sans trop de soubresauts il est vrai, mais assez lentement, passant de 25 millions de tonnes en 1893 à près de 35 en 1903 et de 41 en 1913 (2).

Certaines années de grèves mémorables amènent sans doute quelques festons dans la ligne montante. Plus intéressantes encore au point de vue général sont ces successions de paliers et de reprises d'escaliers, signes caractéristiques de périodes de dépression et de prospérité générale du pays.

1. H. DE PEYERIMHOFF, secrétaire général du Comité Central des Houillères : « Les Charbonnages français », conférence prononcée au Musée Social le 5 mars 1913 (*Le Musée Social*, mémoires et documents, juin 1913, n° 6).

2. Voir le graphique joint : « Les combustibles minéraux en France » les chiffres sont pour 1913 : consommation 63.135 tonnes, production 40.844 ; importation 23.791, exportation 1.500.

Ces chiffres, ainsi que les renseignements fournis, et la vue d'ensemble sur la situation charbonnière en France avant la guerre sont extraits du livre de M. Robert MULLER : *Le Charbon, nos besoins et les moyens d'y répondre*, pages 11 et suivantes.

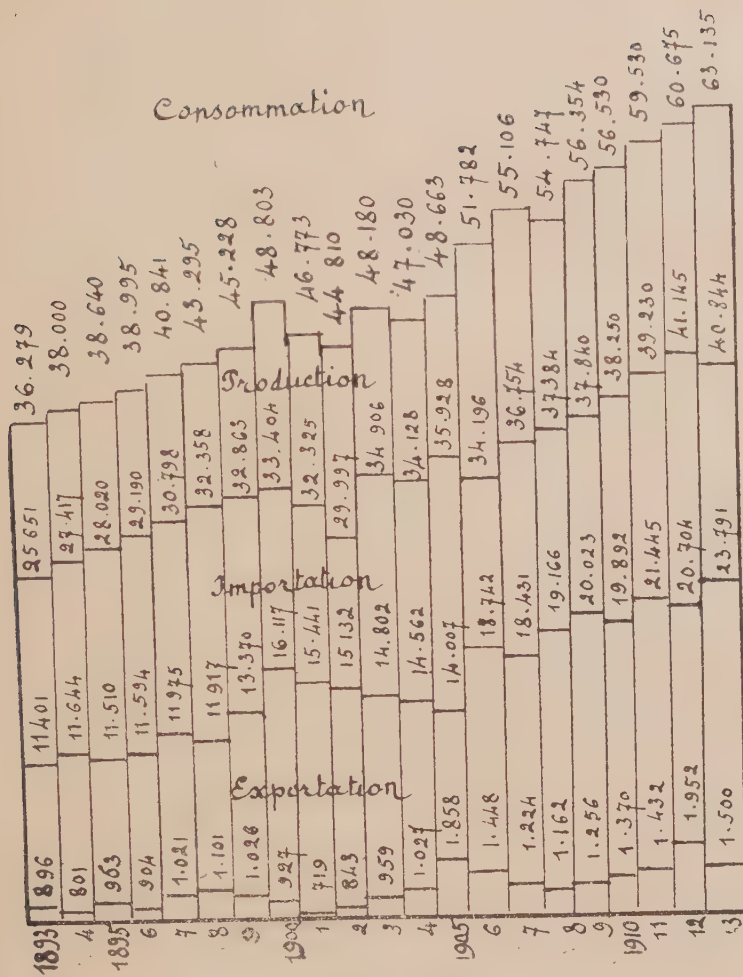


Fig. 1. — Les combustibles minéraux en France.

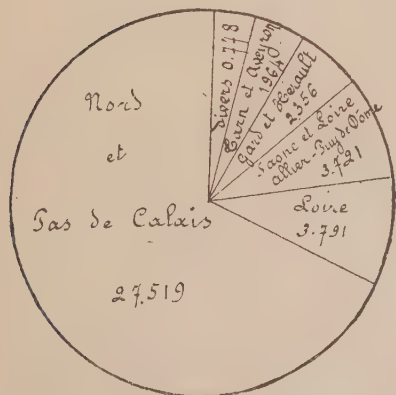


Fig. 2. — Répartition par bassins de la production des combustibles minéraux (en houille crue) en France. 1913.

Cependant, à tout prendre, ce qui frappe surtout, c'est cette régularité du développement que rend un graphique de l'extraction de la houille, à la courbe tranquille : quelle différence d'allure avec celle, par exemple, de la production des métaux précieux et des denrées alimentaires représentée par des zigzags continuels allant aux extrêmes.

Ce même développement progressif et assuré se retrouve si l'on passe rapidement en revue nos divers bassins. Cependant, une distinction capitale s'impose entre le Pas-de-Calais et l'ensemble des autres minés. Si la Loire était stationnaire à 3,7 millions de tonnes, Blanzy et son groupe en accroissement à peine sensible avec 2 millions 1/2; le Gard avec un peu plus de 2 millions et le Tarn et l'Aveyron avec un peu moins, le Bourbonnais nettement en baisse depuis 1899 avec seulement 700.000 tonnes en 1913; par contre, l'énorme masse du Pas-de-Calais et du Nord (27 millions de tonnes sur près de 41 millions) s'opposait à ces petites mines plus ou moins stationnaires et se présentait avec une marche très nettement ascendante qui constituait à elle seule l'essentiel de la production de nos houillères.

Si en regard des chiffres ci-dessus, nous mettons ceux des pays étrangers, nous constatons malheureusement une très grosse différence à notre désavantage. Qu'étaient nos 41 millions de tonnes, à côté des chiffres allemands (278), anglais (286), américains (365), à côté même des 23 millions de tonnes extraites dans un petit pays comme la Belgique n'ayant à suffire qu'aux besoins de 7 millions d'habitants?

Enfin, quelle différence entre nos réserves estimées pour toute la France à 17,6 milliards de tonnes (en poussant jusqu'à 1.800 mètres de profondeur) et pour la seule Allemagne occidentale, à 98 millions de tonnes (sans descendre à plus de 1.500 mètres) (1).

A cette production nationale de 41 millions de tonnes de

1. D'après M. DELAUNAY : *Revue des deux Mondes*, 1^{er} septembre 1915, pages 70 et 76.

combustible, notre consommation répondait en poussant sa demande à 63. Le rapport de la production à la consommation n'avait cessé de s'abaisser d'une manière inquiétante. Il était encore à 72 0/0 en 1903, il se trouvait reporté à 68 0/0 en 1908 et à 64 0/0 en 1913.

Ce n'est pourtant pas que nous nous montrions exigeants : il nous fallait un peu plus d'une tonne 1/2 par habitant en comprenant l'ensemble des besoins du pays et non pas seulement l'utilisation domestique. C'était 2 fois 1/2 plus que l'Autriche-Hongrie, 5 fois plus que la méridionale Italie, 7 fois davantage que la Russie encore essentiellement agricole et coupée de part en part par une énorme zone forestière.

En revanche, nous étions bien en deça de la capacité d'absorption par des pays très industriels : il se consommait par tête 3 tonnes 1/2 en Belgique et en Allemagne, 4 en Angleterre.

Il pouvait donc sembler téméraire de compter sur une diminution possible de la consommation. Et cependant, les événements devaient donner un cruel démenti à cette opinion en nous imposant la nécessité impérieuse de réduire les besoins ou plutôt leur satisfaction dans des proportions considérables.

En ce qui concerne plus particulièrement l'importation qui s'était élevée en 1913 à 23.791.000 tonnes en chiffre brut, elle représentait un appoint que l'on considérait comme indispensable pour combler le déficit croissant de la production nationale.

Quoi qu'il en soit, de ce côté comme du côté de l'extraction de nos propres mines, la quantité de charbon fournie devait, au début de la guerre, décroître jusqu'à un niveau insupportable.

Trois pays, en effet, concouraient normalement avant la guerre à l'importation en France de combustibles minéraux. Les zones de pénétration de ces trois pays chevauchaient, d'ailleurs, les unes sur les autres.

La Belgique avait en France une sphère comparable à celle du Nord et du Pas-de-Calais, si ce n'est qu'elle n'avait guère pris pied dans les pays normands.

Toutefois, si l'étendue des deux zones était assez comparable, les tonnages belges étaient dépassés de beaucoup par ceux de notre grand bassin. L'importation belge totale ne se chiffrait plus qu'à 4 millions de tonnes avec tendance nette à la réduction.

L'Angleterre, avec ses 11 millions de tonnes en 1913, venait en tête de liste des pays importateurs, avec une augmentation réelle dans les dernières années. Sa zone en France n'était pas déterminée par la distance moindre des côtes anglaises, car la présence de nos charbonnages du Pas-de-Calais et du Nord écartait tout naturellement loin de là les Anglais qui, en revanche, se retrouvaient chez eux partout où leur flotte pouvait trouver accès. Leur domaine d'élection comprenait tous nos pays côtiers de Dieppe à Bayonne. Leur pénétration à l'intérieur était arrêtée vers une ligne tracée grossièrement du Tréport à Paris et de là vers Tarbes, c'est-à-dire jusqu'à une limite à l'ouest de laquelle le total du fret maritime et du transport par fer n'était pas concurrencé par le coût moindre du transport en sens inverse des houilles venues du Centre de la France.

L'importation anglaise profitait en particulier d'une artère de pénétration à bon marché telle que la Seine qui fournissait ainsi à l'approvisionnement de notre capitale un très large apport.

Restait l'Allemagne, la dernière venue parmi nos fournisseurs, mais en très fort accroissement; elle avait exactement doublé ses importations en France entre 1908 et 1913, année où elle atteignait près de 7 millions de tonnes. Elle avait l'avantage de pouvoir réunir les deux formes d'exportation dont chacune de ses deux concurrentes n'avait que l'une à sa disposition : elle exportait par fer et par eau.

§ 2. — Les origines du B.-N.-C.

Dès le début de la guerre, la production de nos mines s'abaissait considérablement ; elle n'était plus que le tiers de la production normale d'avant-guerre. En effet, du 1^{er} août au 31 décembre 1914, la production totale des mines françaises est seulement de 5.941.000 tonnes sur lesquelles ne sont disponibles pour la répartition que 5.037.000 tonnes, les indisponibilités comprenant 654.000 tonnes destinées à la consommation des mines et à l'usage des ouvriers et 250.000 tonnes représentant le charbon cokéfié par les mines.

Cette situation tient à deux causes : d'une part, l'avance de l'ennemi qui nous prive d'une grande partie de la production de nos mines du Nord ; et, d'autre part, la mobilisation des ouvriers mineurs qui fait naître une grave crise de main-d'œuvre.

En ce qui concerne l'importation, nous nous trouvons en présence de difficultés à peu près de même ordre dues à la suppression forcée des appoints belges et allemands : les arrivages de charbons anglais continuent à se faire de façon à peu près normale. Pour la même période, du 1^{er} août au 31 décembre 1914, l'importation totale est de 4.231.000 tonnes sur lesquelles 4.021.000 tonnes seulement sont disponibles pour la répartition, le tonnage restant comprenant 80.000 tonnes de coke importé, 100.000 tonnes utilisées par les bases anglaises et 30.000 tonnes réexpédiées en Suisse, en Italie, etc.

Ainsi donc, en cinq mois, nous n'avions même pas obtenu 10 millions de tonnes disponibles pour la consommation ; et les besoins de celle-ci, bien que sensiblement réduits par suite de l'envahissement de nos provinces du Nord et de la diminution de notre activité industrielle, dépassaient large-

ment ce chiffre. La différence avait pu être comblée, jusqu'alors par les stocks constitués en temps de paix. Ces stocks, variables avec chaque catégorie de consommateurs, représentaient pour les plus importantes de celles-ci, un minimum de trois mois. Ils étaient donc sur le point d'être épuisés. Une crise, grosse de conséquences, s'annonçait.

Les Pouvoirs Publics, justement émus, chargèrent alors l'Administration des Chemins de fer de l'Etat de concourir au ravitaillement en combustibles de la population civile. Le décret qui établissait ce nouveau régime contenait en germe le principe de la mainmise de l'Etat sur le trafic des combustibles minéraux. Mais ce n'est que beaucoup plus tard que fût définitivement supprimée la liberté du commerce du charbon. Le décret du 4 décembre 1914 se présente plus exactement comme le point de départ d'une organisation financière nouvelle n'entraînant point de changement radical dans la répartition laissée en principe à la libre initiative de chaque consommateur.

Il est ainsi libellé :

DÉCRET

Le Président de la République Française,
Sur le rapport du Président du Conseil, du Ministre des Finances
et du Ministre des Travaux Publics,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. — Le Ministre des Finances est autorisé à faire aux Chemins de fer de l'Etat, à concurrence de 15.000.000 francs au plus, des avances ayant pour objet de faciliter l'achat, l'importation, la répartition et la vente aux particuliers des charbons nécessaires au ravitaillement de la population civile pendant la durée des hostilités.

ARTICLE 2. — Ces avances seront portées au débit d'un compte ouvert parmi les services spéciaux du Trésor, sous ce titre « Avances aux Chemins de fer de l'Etat pour achat de charbon destiné au ravitaillement de la population civile pendant la durée de la guerre ».

ARTICLE 3. — Les Chemins de fer de l'Etat sont autorisés à utiliser le produit des ventes pour de nouveaux achats, mais à la fin des hostilités le produit final des opérations successives devra être versé au Trésor.

ARTICLE 4. — Un décret réglera les formes dans lesquelles la comptabilité des opérations d'achat, d'importation, de répartition de vente et de remboursement au Trésor sera opérée par les Chemins de fer de l'Etat.

ARTICLE 5. — Le Ministre des Finances et le Ministre des Travaux Publics sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Bordeaux, le 4 décembre 1914.

Signé : Raymond POINCARÉ.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil,

Signé : René VIVIANI.

Le Ministre des Finances,

Signé : A. RIBOT.

Le Ministre des Travaux Publics,

Signé : SEMBAT.

Pour application

Le Directeur du Personnel et de la Comptabilité,

Signé : MAHIEU.

L'Administration des Chemins de fer de l'Etat avait été naturellement choisie pour remplir ce rôle, parce qu'elle avait déjà l'habitude de conclure des marchés pour l'importation des charbons nécessaires à ses propres services; et que, d'autre part, au cas où les événements auraient rendu inutiles les approvisionnements constitués par elle, ces approvisionnements eussent trouvé un emploi immédiat dans les Services du Réseau. Enfin, si la crise de quantité n'existait pas encore en fait, la crise des transports n'était que trop réelle; elle était cause d'une mauvaise répartition du charbon par la voie des chemins de fer. Aussi bien, les Chemins de fer de l'Etat avaient le gros avantage d'avoir leur réseau

aboutissant à la plus grande partie des ports recevant du charbon anglais. Le rôle d'intermédiaire entre les importateurs et les consommateurs qui leur incombait se trouvait ainsi très facilité.

Ainsi donc, le décret du 4 décembre 1914 prévoyait l'ouverture, dans les écritures du Trésor, d'un compte spécial d'avancées aux Chemins de fer de l'Etat pour l'achat des charbons destinés à l'approvisionnement de la population civile pendant la durée de la guerre. La dotation était fixée au maximum de 15.000 000 de francs calculé pour permettre au besoin l'achat de 500.000 tonnes de charbon importé au prix de 30 francs la tonne (prix qui est d'ailleurs octuplé à l'époque actuelle).

Un décret du 9 janvier 1915 a fixé les conditions dans lesquelles la comptabilité des opérations d'achat, d'importation de répartition, de vente et de remboursement au trésor devrait être opérée par les Chemins de fer de l'Etat.

En voici le texte :

Le Président de la République Française :

Vu le décret du 4 décembre 1914 autorisant le Ministre des Finances à faire aux Chemins de fer de l'Etat, à concurrence de 15 millions de francs au plus, des avances ayant pour objet de faciliter l'achat, l'importation et la vente aux particuliers des charbons nécessaires au ravitaillement de la population civile pendant la durée des hostilités et notamment l'article 4 de ce décret ainsi conçu :

« Un décret réglera les formes dans lesquelles la comptabilité
« des opérations d'achat, d'importation, de répartition, de vente et
« de remboursement au Trésor sera opérée par les Chemins de fer
« de l'Etat. »

Sur le rapport des Ministres des Travaux Publics et des Finances.

DECRÈTE :

TITRE PREMIER

Dispositions Générales

ARTICLE PREMIER. — Les avances faites par le Ministère des Finances à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat, pour la constitution d'approvisionnements de charbon, font l'objet d'un compte de trésorerie ouvert dans les écritures de la direction des Chemins de fer de l'Etat, sous le titre « Trésor public S/C d'avances pour achat de charbon (décret du 4 décembre 1914) ».

Ce compte est crédité du montant des avances au fur et à mesure de leur versement par le Trésor. Il est débité, à la clôture des opérations d'achat et de vente de combustibles, du montant total de ces avances.

ARTICLE 2. — L'emploi des avances dont il est question à l'article précédent est retracé dans un compte de trésorerie « Approvisionnements de combustibles (Décret du 4 décembre 1914) » ouvert dans les écritures de la Direction des Chemins de fer de l'Etat.

Ce compte est débité :

Des dépenses de toute nature pour l'achat des combustibles et leur transport jusqu'aux parcs ;

Des frais spécialement exposés en vue des diverses opérations prévues à l'article premier du décret du 4 décembre 1914.

Il est crédité des sommes provenant de la vente des combustibles.

ARTICLE 3. — Les combustibles sont entreposés dans des parcs dont l'emplacement est désigné par des décisions du Directeur.

ARTICLE 4. — Les prix de vente des combustibles sur le carreau des parcs sont fixés par le Directeur. Ils comprennent la part convenable des frais prévus à l'article 2 du présent décret.

ARTICLE 5. — Le mode et les conditions de la livraison, ainsi que le mode et les conditions du paiement sont également déterminés par le Directeur.

Les expéditions par voie ferrée s'y effectuent, tant au point de vue des tarifs qu'à celui des frais accessoires, aux conditions commerciales en vigueur au moment de la déclaration d'expédition.

ARTICLE 6. — Le stock qui pourra exister à la fin des hostilités sera livré au fur et à mesure de ses besoins au Service du matériel et de la traction des Chemins de fer de l'Etat, aux prix des derniers marchés passés par ce Service pour ses propres besoins. Les diffé-

rences entre les valeurs du stock et celles résultant des prix desdits marchés seront portées au débit ou au crédit du compte visé à l'article 2 sans que l'administration des Chemins de fer de l'Etat puisse, de ce fait, réaliser un bénéfice ou subir une perte.

ARTICLE 7. — Sous réserve des dispositions spéciales qui précèdent, les règles régissant les approvisionnements des Chemins de fer de l'Etat sont applicables aux approvisionnements de combustibles qui font l'objet du présent décret.

ARTICLE 8. — Le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal Officiel* et inséré au *Bulletin des Lois*.

Fait à Paris, le 9 janvier 1915.

R. POINCARÉ.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux Publics,

Marcel SEMBAT.

Le Ministre des Finances,

RIBOT.

L'Administration des Chemins de fer de l'Etat a ainsi fait face à un service très important et extrêmement lourd qui sortait du cadre normal de ses attributions courantes.

Il fonctionnait d'autre part, une Commission de répartition des combustibles instituée auprès du Ministre des Travaux Publics le 15 février 1915 (1) et comprenant des représentants des Ministres du Commerce, de la Guerre et de la Marine. Son rôle consistait essentiellement à examiner les commandes passées par les divers groupes de consommateurs : collectivités ou particuliers ; à juger de leur importance au point de vue de l'intérêt général, enfin, et surtout à déterminer un ordre de priorité dans les livraisons avec l'indication des moyens propres à donner satisfaction aux légitimes demandes présentées.

1. Le décret du 15 février 1915 fut remplacé par un décret du 5 février 1916 qui instituait une Commission chargée de fixer les prix de vente de telle manière que la liquidation du compte puisse être faite à tout moment sans pertes.

Cette Commission, sous la haute direction de M. Weiss, Directeur des Mines au Ministère des Travaux Publics, était ainsi un organe de liaison entre les grands services dont dépendait le ravitaillement en combustibles minéraux : Houillères, Chemins de fer, Etat-Major de l'Armée, 4^e Bureau, Syndicat des Importateurs, etc. ; son but était, en un mot, de classer les besoins à servir suivant un ordre d'urgence bien déterminé.

Parmi les membres de cette Commission il convient de citer spécialement M. de Volontat, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur du Contrôle commercial des Chemins de fer au Ministère des Travaux Publics, le lieutenant Thoumyre et M. Robert Muller dont le dévouement éclairé fut des plus précieux pour assurer la mise au point rapide et la réalisation pratique des décisions intervenues. Aussi les résultats bienfaisants de cette organisation ne tardèrent-ils pas à se faire sentir.

Mais un obstacle des plus graves était apporté à l'accomplissement de la mission définie plus haut, du fait de la crise des transports qui allait s'aggravant chaque jour. C'est pourquoi la Commission de répartition des combustibles prit les mesures propres à remédier rapidement à cette crise en envisageant la fixation de zones de desserte pour les diverses mines françaises ainsi d'ailleurs que pour les différents ports de mer.

Une première Sous-Commission fut instituée pour déterminer les zones relatives aux mines françaises. Elle comprenait deux Membres ordinaires de la Commission : M. de Volontat, Directeur du Contrôle commercial des Chemins de fer et M. le Capitaine d'Anglards représentant le 4^e Bureau de l'Etat-Major et un des Membres Consultatifs de la Commission : M. de Peyerimhoff, Secrétaire du Comité Central des Houillères de France.

Grâce à une telle fixation de zones de desserte, on devait éviter en effet le transport des charbons d'une mine déterminée dans les régions qui en sont éloignées et qui peuvent

être approvisionnées à plus courte distance. L'observation des délimitations ainsi faites fut, d'autre part, réclamée des Administrations des mines et contrôlée par le 4^e Bureau de l'Etat-Major de l'Armée.

Un essai fait par les houillères du Pas-de-Calais ne souleva pas de réclamations sérieuses et il a paru nécessaire de le généraliser.

A cet effet, les Ingénieurs en Chef des Mines furent invités à discuter avec les houillères de leurs arrondissements minéralogiques respectifs les zones de desserte^e qu'il y avait lieu d'affecter à chacune d'elles et à formuler des propositions ainsi concertées.

Ces Chefs de service devaient s'efforcer de faire prévaloir l'adoption d'une zone aussi peu étendue que possible, surtout vers les ports de la Manche et de l'Atlantique, puisque c'est par ces ports que l'importation des charbons anglais était le plus aisée.

La Sous-Commission suivit d'aussi près que possible, comme il convenait, les propositions des Ingénieurs en Chef. Toutefois, ces propositions n'étant pas établies sur des données uniformes, elle dut arrêter quelques règles générales avant d'aborder le travail d'ensemble.

Une première question était de savoir si les limites des zones devaient ou non être les mêmes :

1^o pour toutes les houillères d'un même arrondissement minéralogique ;

2^o pour les principales sortes de combustibles d'une même mine.

Sur le premier point, il parut opportun d'adopter une zone de distribution : *par bassin*, là où les mines sont suffisamment rapprochées comme dans le Pas-de-Calais et la Loire, et *par mine* ou *groupe de mines* lorsqu'elles sont disséminées, comme dans l'Ouest et le Centre.

Sur le second point, il sembla qu'en faisant varier pour une même mine les limites de sa zone de desserte suivant les qualités de ses combustibles on aurait rendu inextricable

la tâche de la surveillance, et cela sans avantage bien déterminé.

On a ensuite considéré :

d'une part, qu'il n'était pas indispensable que les départements consommant peu de charbon fissent partie de plusieurs zones ;

d'autre part, qu'il n'y avait pas d'inconvénient à laisser en dehors de la zone de distribution d'un groupe déterminé de houillères, les départements qui, en temps de paix, ne faisaient qu'un faible appel à ce groupe ;

enfin, qu'il y avait d'autant moins d'inconvénients à laisser un département en dehors de toute zone que la proportion de sa consommation en charbons anglais était plus élevée.

Pour établir ces diverses catégories, on n'a pu se baser que sur des statistiques du temps de paix ; mais leurs données ont paru suffisantes pour le but contingent poursuivi, d'autant que la délimitation arrêtée par la Commission ne devait avoir qu'un caractère provisoire et pouvait être amendée à tout instant soit par une rectification des limites primitivement admises, soit par l'octroi d'autorisations spéciales.

Enfin, une résolution importante, prise par la Sous-Commission, a consisté à adopter, pour la délimitation des zones, des lignes de chemin de fer et non les limites des départements.

Les statistiques de l'industrie houillère s'établissant par département, il était assez naturel de définir par des départements, les zones de distribution à affecter aux diverses mines.

C'est en effet la méthode qui fut suivie par tous les Ingénieurs en Chef, sauf par M. Durand de Grossouvre chargé de l'arrondissement de Poitiers, qui adopta des voies ferrées pour définir le périmètre des zones proposées.

Or, ce dernier mode de délimitation devait incontestable-

ment être préféré dans l'espèce, puisque les mesures projetées avaient essentiellement pour objet de réduire au minimum les sujétions des transports des charbons par voie ferrée. D'une part, la surveillance par les agents de chemins de fer de l'exacte observation des zones était notablement facilitée, puisque de semblables limites doivent être professionnellement familières à ces Agents et qu'elles sont matériellement précisées sur le terrain dans tous leurs points. D'autre part, on pouvait ainsi éviter d'étendre la zone d'une mine au delà des voies ferrées de grand ou de moyen trafic les plus voisines de la périphérie de la portion de territoire à leur affecter : ce résultat était très désirable, car la traversée d'une ligne de grand ou de moyen trafic ne se fait guère sans un arrêt à la gare de jonction pour les opérations de triage et de classement, c'est-à-dire sans des pertes de temps qu'il est préférable d'éviter si le parcours sur la voie secondaire est court et si la région ainsi desservie peut recevoir aussi aisément son charbon d'une autre mine située du même côté qu'elle, par rapport à la ligne de grand ou de moyen trafic en cause.

Il faut ajouter que ce mode de délimitation permettait de réduire d'autant plus fortement l'étendue des zones de desserte, que si dans une certaine direction, il était reconnu nécessaire d'atteindre un ou plusieurs centres au delà d'une zone déterminée, il était toujours possible de le faire en autorisant les transports d'une mine au delà du périmètre de sa zone, sur tout ou partie de la ligne ferrée se détachant de ce périmètre et passant par les centres en question. On évitait, d'ailleurs, ainsi d'englober dans la zone considérée des régions plus ou moins vastes s'étendant à droite et à gauche de ces centres, mais qu'il paraissait suffisant de rattacher uniquement à d'autres zones.

En tenant compte de ces diverses considérations, la Sous-Commission répartit les diverses houillères de France en 15 zones indiquées ci-dessous. Les délimitations précises de leur périmètre par les lignes ferrées, ne représentent plus

d'ailleurs qu'un intérêt rétrospectif, et leur définition détaillée sortirait du cadre de cet ouvrage. Il nous suffira donc de donner la liste d'appellation de ces zones :

- 1° Pas-de-Calais.
- 2° Bassin de Bourgogne (Blanzv-Creuzot, etc.) et des Vosges Méridionales (Ronchamp, etc.).
- 3° Bassin de la Loire.
- 4° Mine des Alpes (La Mure, etc.).
- 5° Bouches-du-Rhône (Le Fuveau, etc.).
- 6° Mines du Nivernais (Decize).
- 7° Mines du Bourbonnais.
Mines de Saint-Eloy et de la Bouble (Auvergne).
- 8° Mines d'Auvergne (Bassins de Champagnac et Messeix).
- 9° Mines d'Auvergne (Brassac et Langeac).
- 10° Bassin du Gard.
- 11° Bassin de Graissessac (Hérault).
- 12° Bassins du Tarn (Carmaux et Albi) et de l'Aveyron (Decazeville et Aubin).
- 13° Bassin d'Ahun (Creuse).
- 14° Mines de Faymoreau (Vendée).
- 15° Mines du Maine (Montigné, etc.).

La Commission de répartition des combustibles ne se borna pas d'ailleurs à arrêter les zones de desserte pour les diverses mines de charbon français. En vue de réduire, sinon d'empêcher les transports abusifs par les voies ferrées et d'aider ainsi à la disparition de la crise des transports par chemins de fer, elle décida de prendre une mesure analogue pour les charbons importés par les ports de mer.

C'était d'autant plus urgent et opportun, que les tarifs de Chemins de fer restaient fixes et que, par exemple, il en coûtait toujours pour faire venir une tonne de charbon à Macon (par 10.000 kg.) :

18 fr. 45 de Dunkerque (716 km.)

14 fr. 75 de Rouen (567 km.)

15 fr. 15 de Saint-Nazaire (654 km.)

14 fr. 95 de Bordeaux (605 km.)

13 fr. 05 de Marseille (404 km.)

alors que le fret, par tonne anglaise (1016 kg.), depuis la Tyne, qui était, change compris, pendant la deuxième décade de septembre 1914, de :

8 fr. 85 pour Rouen,

8 fr. 55 pour Saint-Nazaire,

8 fr. 85 pour Bordeaux,

11 fr. 35 pour Marseille,

s'était élevé respectivement, pour ces quatre ports, pendant la troisième décade de juin 1915, à :

21 fr. 20 — 25 fr. 15 — 26 fr. 50 — 35 fr. 75

et atteignait pendant la deuxième décade de janvier 1916, pour ces mêmes ports, respectivement :

41 fr. 50 — 56 fr. 50 — 62 fr. 75 — 105 fr. 70

Le fret pour les ports du réseau du Nord était plus faible de 2 à 5 francs que sur Rouen. Le fret depuis Cardiff ou Swansea avait subi des modifications analogues et l'on payait pendant la troisième décade de janvier 1916 :

33 fr. 60 pour Rouen,

43 fr. 25 pour Saint-Nazaire,

44 fr. » pour Bordeaux,

78 fr. 40 pour Marseille.

Avec de pareilles différences dans les frets, les différences de parcours en chemins de fer cessaient d'être déterminantes dans le choix des ports de débarquement des charbons et l'on ne pouvait espérer réduire ces parcours qu'en délimitant la zone que chaque port pourrait desservir avec des transports par chemins de fer.

La Commission pour la répartition des combustibles chargea alors une Sous-Commission de lui présenter des propositions pour cette délimitation.

Cette Sous-Commission comprenait : deux Membres ordinaires de la Commission, M. de Volontat, Directeur du Contrôle Commercial des Chemins de fer et M. le Capitaine d'Ahglars, représentant le 4^e Bureau de l'Etat-Major de l'Armée, et deux Membres consultatifs, M. de Peyerinhoff, Secrétaire du Comité Central des houillères de France et M. Aicard, Vice-Président du Syndicat central des Négociants importateurs de charbons en France.

Elle formula, dans un rapport, les règles générales adoptées pour la délimitation des zones de desserte.

Une solution théorique très simple aurait évidemment consisté à attribuer à chaque port la desserte des gares et stations qui ne sont pas plus rapprochées d'un autre port de mer, mais il n'était pas possible de ne pas tenir compte de contingences aussi importantes que : les possibilités d'accès ou de déchargement des divers ports ; leur spécialisation pour l'importation de qualités déterminées de charbon ; leur outillage pour approprier le tout-venant aux exigences de l'industrie (lavage, calibrage, confection d'agglomérés, etc., etc.).

D'autre part, on ne pouvait pas faire abstraction complète des conséquences éventuelles de la délimitation projetée et l'on ne pouvait non plus ignorer totalement que les importateurs auraient préféré un régime d'entière liberté afin de tirer, par leur activité, le meilleur parti des circonstances ; qu'il en était de même des consommateurs, afin de bénéficier des abaissements de prix pouvant résulter de la libre concurrence ; et que les administrations des Chemins de fer, attendant d'autres mesures la fin de la crise n'étaient pas ennemies des transports allongés.

Dans ces conditions, il n'y avait pas à espérer trouver une solution absolue, à l'abri de toute controverse.

Toutefois, si, dans l'application à en faire, des divergences se produisirent dans la Sous Commission, on y tomba d'accord sur les règles suivantes qui se justifiaient par leur seul exposé :

1° Tous les points du territoire doivent rester accessibles aux charbons anglais et, d'autre part, il n'y a pas lieu de repousser le chevauchement des zones ;

2° Pour éviter des complications inutiles, une même zone de desserte doit être attribuée à tous les ports d'une portion déterminée du littoral ;

3° Les expéditions de charbon effectuées d'un port par chemin de fer, qu'elles proviennent de bateaux, d'usines ou de chantiers de ce port, doivent être soumises à la même délimitation ;

4° Quant à présent, il n'y a pas lieu de délimiter la zone de desserte à affecter aux ports de la Méditerranée : l'énorme différence constatée dans les prix des frets ne sera qu'un trop énergique régulateur ; il convient même dans une première réglementation, d'allonger sensiblement vers le Sud-Est les zones d'action des ports de la Manche et de l'Océan ;

5° La délimitation ne doit pas s'étendre aux transports par eau, afin de ne pas troubler la réorganisation, déjà très laborieuse, de la navigation intérieure ;

6° La délimitation des diverses zones est donc à définir exclusivement, par les lignes de Chemins de fer les desservant.

La Sous-Commission, après avoir entendu le bureau du Syndicat Central des Négociants Importateurs de charbons de France, qui avait bien voulu se rendre tout entier auprès d'elle, n'a finalement retenu, pour en faire un examen détaillé, que deux systèmes de groupement des ports allant de Dunkerque à Hendaye : les ports de la Méditerranée étaient hors de discussion, comme il vient d'être dit.

Le premier système n'admettait que deux groupes, allant l'un de Dunkerque à Brest, l'autre de Brest à Hendaye. Il se motivait surtout par la considération des prix du fret.

Le second système de groupement s'efforçait de tenir

compte des sujétions de transport par les voies ferrées et, notamment de limiter, le plus possible, les transmissions de réseau à réseau. A cet effet, les ports considérés étaient répartis en six groupes comprenant :

Le premier, les ports de Dunkerque au Tréport inclus, lesquels sont tous desservis par le réseau des chemins de fer du Nord ;

Le second, les ports de Dieppe à Saint-Malo inclus, lesquels sont desservis par l'ancien réseau de l'Ouest ;

Le troisième, les ports de Saint-Malo à Vannes inclus, qui, sauf Saint-Malo déjà placé dans le second groupe, n'ont qu'un rayon d'action assez faible ;

La quatrième, les ports de Saint-Nazaire à Blaye inclus, desservis par les réseaux de l'Etat et d'Orléans.

Le cinquième, le port de Bordeaux rive droite, qui, pour cette rive et pour les charbons est desservi, à peu près exclusivement par l'Orléans et auquel on aurait adjoint le port de Blaye, une fois terminés les appontements en cours d'exécution, pour la réception des charbons du « compte spécial » du réseau de l'Etat ;

Le sixième, les ports depuis Bordeaux rive gauche jusqu'à Hendaye, lesquels sont desservis par le réseau du Midi.

Le premier système était séduisant par sa simplicité, mais il laissait trop de latitude pour les transports allongés plus ou moins parallèles au littoral. Un premier correctif y a donc été apporté : il consistait à y admettre les groupes 1 (Dunkerque-Le-Tréport) et 6 (Bordeaux, rive gauche-Hendaye) du second système.

La différence entre les deux systèmes se réduisait ainsi au groupe des ports bretons et au groupe Bordeaux rive droite-Blaye.

L'attribution aux ports bretons, d'une zone spéciale réduite répondait bien aux relations ordinaires de ces ports ; mais en présence des difficultés que les crues de la Seine allaient apporter pendant une période vraisemblablement assez lon-

gue, aux expéditions par eau du port de Rouen, il a paru opportun de laisser provisoirement à la zone affectée aux ports de la Manche l'appoint éventuel des importations des ports bretons ; le second groupe a donc été étendu aux ports de l'Atlantique de Brest à Vannes.

Enfin, s'il eût été désirable dans l'intérêt des transports par voies ferrées de faire desservir toute la partie sud du réseau d'Orléans par le seul port de Bordeaux, la Sous-Commission estima qu'il était préférable, dans l'intérêt des consommateurs de cette partie du réseau, de leur laisser la possibilité de s'approvisionner aux ports charentais ; le groupement spécial Bordeaux rive droite-Blaye a donc été écarté.

Finalement, la Sous-Commission proposa, à titre provisoire et sous réserve des modifications que l'expérience pourrait suggérer, de s'en tenir à 4 groupes pour les ports de la Manche et de l'Atlantique, savoir :

- 1^{er} groupe : Dunkerque au Tréport,
- 2^e groupe : Dieppe à Vannes,
- 3^e groupe : Saint-Nazaire à Bordeaux rive droite,
- 4^e groupe : Bordeaux rive gauche à Hendaye.

Lorsqu'il s'est agi de passer du groupement des ports à la délimitation de leurs zones respectives de desserte, les mêmes divergences d'appréciation se sont produites dans la Sous-Commission et cela pour les mêmes motifs.

Ici encore, la Sous-Commission s'est arrêtée à une sorte de compromis, dans lequel, il faut le reconnaître, la part la plus large a été faite à la préoccupation de troubler le moins possible les courants habituels de desserte normale des besoins industriels et domestiques de telle sorte que, seuls, furent empêchés les longs transports de pure spéculation.

Il doit donc être entendu que la délimitation proposée ne devait avoir qu'un caractère provisoire et qu'elle devait être remaniée suivant les indications de l'expérience.

Voici maintenant quelles furent les grandes lignes adop-

tées pour la délimitation des zones de desserte par chacun des groupes de ports :

1°) *La zone attribuée au premier groupe des ports (Dunkerque au Tréport) desservie :*

1° par les lignes du réseau du Nord, jusqu'à la ligne Le Tréport-Paris inclusivement ;

2° par les lignes du réseau de l'Est ;

3° par le réseau P.-L.-M. jusqu'aux lignes, inclusivement, de Paris à Saint-Germain-des-Fossés, Roanne, Saint-Etienne, Lyon, Amberieu et Bellegarde.

2°) *La zone attribuée au second groupe de ports (Dieppe à Vannes) desservie :*

1° par les lignes des réseaux de l'Etat, d'Orléans et du P.-L.-M. joignant Vannes, Chateaubriant, Chateau-Gontier, La Flèche, Chateau-du-Loir, Tours, Bourges, Montluçon, Gannat, Roanne, Saint-Etienne, Lyon et Bellegarde ;

2° par les lignes de ces trois réseaux situées au Nord et à l'Est des lignes précitées ;

3° par les lignes du réseau du Nord ;

4° par les lignes du réseau de l'Est.

3°) *La zone attribuée au troisième groupe de ports (Saint-Nazaire à Bordeaux rive droite) délimitée :*

1° par les lignes des réseaux de l'Etat, de l'Orléans et du P.-L.-M. joignant Vannes, Chateaubriant, Vitré, Laval, Le Mans, Chateau-du-Loir, Vendôme, Blois, Orléans, Montargis, Nevers, Epinac, Chagny, Chalon, Bourg et Bellegarde ;

2° par les frontières suisse et italienne ;

3° par les lignes P.-L.-M. joignant Briançon, Digne, Avignon, Nîmes, Sommières et Le Vigan ;

4° par le réseau du Midi exclu, à l'exception des gares communes avec les réseaux de P.-L.-M. et d'Orléans qui font partie de la zone « et des lignes de Montauban à Toulouse et de Montauban à Castres et à Bédarieux ».

4°) *La zone affectée au quatrième groupe des ports (Bordeaux rive gauche à Hendaye) desservie :*

1° par le réseau du Midi jusque, inclusivement, aux lignes allant de Cerbère à Narbonne, Béziers et Neussargues ;

2° par les embranchements du réseau d'Orléans se détachant de la ligne de Bordeaux à Cette ;

3° par les lignes du P.-L.-M. joignant Alais-l'Ardoise, Avignon, Nîmes, Nozières et se refermant sur Alais.

La Commission de répartition des combustibles eut donc pour objectif essentiel de remédier à la crise des transports, premier stade de la crise charbonnière en France. Les dispositions qu'elle prit à cet effet et que nous venons de rappeler pesaient, à coup sûr, d'une manière assez gênante sur l'équilibre de la clientèle des houillères, et plus encore, sur les besoins des consommateurs habitués à s'adresser à elles. Elles commandaient à l'évidence, des adoucissements de transition, et en cas de nécessité, des dérogations permanentes. Sans en retenir l'atteinte qu'elles portaient à la liberté des transactions, il ne faut voir, dans leur application, qu'une collaboration de plus aux mesures que nécessitaient les exigences de la défense nationale.

C'est dans ce même sentiment d'ailleurs que fut supporté un régime de réquisitions et de priorités assez mal adapté aux conditions d'une longue guerre et à l'abri duquel, certains consommateurs conservaient, aux dépens de la consommation domestique et des industries de droit commun, des avantages parfois excessifs.

Quoi qu'il en soit, la Commission de répartition des combustibles eut une action bienfaisante, car si son rôle fut surtout d'obtenir des transports le maximum de rendement, elle ne se borna pas à obtenir ce premier résultat, d'ailleurs fort appréciable.

Comme organe de liaison entre la Direction des mines et les Ingénieurs en Chef des divers arrondissements minéralogiques, elle coordonna les efforts de toute nature qui furent faits pour augmenter les tonnages extraits des mines françaises.

Avec elle, il convient de citer le Comité Central des Houil-

lères de France qui ne cessa de multiplier les démarches auprès des autorités compétentes pour obtenir le rappel à la mine des spécialistes mobilisés. — Ainsi furent atténuées les conséquences d'une crise particulièrement redoutable.

Deux périodes sont, en effet, à distinguer pendant la guerre : la première allant d'août 1914 à fin 1915. — Les difficultés, pendant cette première période, sont à peu près uniquement dues aux transports. La consommation nationale avait en effet singulièrement diminué ; la reprise industrielle n'était point encore un fait accompli, et d'autre part, nous jouissions de la liberté des mers, ou, tout au moins, d'une liberté relative.

Enfin, les mesures prises pour relever dans une proportion appréciable les effectifs des ouvriers mineurs donnèrent d'excellents résultats ; et grâce à un effort énergique et heureux, inspiré par leur patriotisme, les houillères en exploitation purent arriver à détendre quelque peu l'écart entre les besoins du pays et leur production.

Nous allons donc exposer maintenant les résultats ainsi acquis, et les moyens mis en œuvre pour les obtenir. Nous ne saurions, d'ailleurs, suivre un ordre rigoureusement chronologique dans l'étude des questions innombrables qui se greffent sur celle du ravitaillement en combustible pendant la guerre. Leur étude et leur complexité sont d'ailleurs telles que d'inévitables lacunes dont nous nous excusons, ne manqueront de se produire.

Il est du moins certain que chacun dans sa sphère et suivant ses moyens tint utilement et honorablement sa place dans le grand effort national et fit en tout cas tout ce qui était en sa puissance. L'activité, l'énergie, la bonne volonté de tous furent à la hauteur des circonstances les plus critiques. Là comme ailleurs, l'Union sacrée se fit du premier coup à l'appel des Pouvoirs Publics ; patrons et ouvriers, collaborèrent dans un labeur aussi tendu que fécond, en parfaite communion d'idées et de sentiments.

Il n'est que juste, d'autre part, de rendre à l'administra-

tion, qu'il s'agisse des grands services ministériels ou du corps des mines, le témoignage que méritent dans cette crise son activité et son dévouement; et si elle ne put toujours donner satisfaction complète aux légitimes demandes des exploitations minières représentées par le Comité Central des houillères de France, du moins les examina-t-elle toujours avec une parfaite bienveillance et la plus claire compréhension des situations.

CHAPITRE II

LE RÉGIME DES HOUILLÈRES FRANÇAISES EN TEMPS DE GUERRE

Le régime réglementaire des houillères en temps de guerre était prévu avec une méthode et une précision qui font honneur aux organisateurs de cette partie de la mobilisation et qu'il y eût eu certainement avantage à étendre aux autres industries d'intérêt public et de défense nationale. Les prescriptions, tant en ce qui touche les hommes que les produits, ont été appliquées avec la régularité dont personne ne doutait, et l'on peut dire que, tout au moins pour la période envisagée pratiquement par les instructions, elles ont fourni les résultats prévus. L'invasion de notre grand bassin en a malheureusement troublé le fonctionnement, en même temps qu'elle compliquait considérablement le problème de l'alimentation du pays en combustible.

Le 25 août, la cavalerie allemande apparaissait dans la région de Valenciennes. L'ennemi ne devait plus la quitter. Il pénétrait dans la Gohelle pendant la première semaine de septembre, et, si au lendemain de la bataille de la Marne, les houillères du Pas-de-Calais se trouvaient libérées, le mois suivant une nouvelle poussée amenait l'envahisseur dans la partie orientale du bassin jusqu'à ce que les fronts se fixassent pour des mois entre les concessions de Béthune de notre côté, celles de Lens et Liévin de l'autre. De ce fait, notre grand bassin se trouvait amputé de près des trois quarts, et les possibilités de production des houillères fran-

caises en charbon tombaient brusquement de plus de 50 0/0, celles du coke et des sous-produits, dans des conditions sensiblement plus fortes.

Telle était, en octobre 1914 — le tumulte passé des premiers grands chocs — la situation de fait à laquelle l'industrie houillère du pays était confrontée. Nous allons passer rapidement en revue les conditions dans lesquelles elle a dû y faire face.

En ce qui concerne le personnel, l'Instruction de mobilisation du 20 juin 1910 maintenait à la mine, en sursis d'appel de 60 jours, les hommes des services auxiliaires, quelle que fut leur classe, et ceux de la territoriale et de la réserve de l'armée territoriale, sauf les officiers, à condition que les uns et les autres eussent six mois au moins de service à l'exploitation. Ce sursis d'appel était inscrit au fascicule spécial de mobilisation des mineurs. En présence de la gravité du problème houiller, il ne pouvait s'agir de mettre en question sa prorogation. Il a donc été renouvelé sans difficulté. Mais beaucoup des hommes qui devaient en être l'objet se trouvaient, par l'effet de négligences d'ordre divers, démunis de fascicules réguliers de mise en sursis. La régularisation de la situation militaire de ceux qui n'étaient pas encore partis, la recherche de ceux qui avaient été incorporés, ont donné lieu à des échanges prolongés d'explications et de correspondances. Ce n'est que par une circulaire du 9 mars 1913 que le Ministère de la Guerre sollicité à maintes reprises fixa une procédure relativement simple pour le retour à la mine des territoriaux incorporés. Cette procédure n'était applicable d'ailleurs, que dans les dépôts de l'intérieur ; de sorte qu'un nombre considérable d'hommes, probablement la majorité de ces territoriaux indûment enlevés à la mine et partis sur le front ou dans la zone des armées durent être considérés comme perdus pour la production.

La révision des exemptés, réformés et auxiliaires priva, d'autre part, les exploitations et spécialement leurs jeunes

états-majors, de sujets nombreux sur lesquels elles croyaient pouvoir compter et chez qui l'activité cérébrale compensait avec succès les défaillances de santé. Les efforts tentés pour maintenir ces hommes dans le service où l'on pouvait croire qu'ils auraient, au point de vue national, le meilleur rendement, se heurtèrent à des règles de principe qu'il ne fût que trop rarement possible de faire fléchir.

Mêmes difficultés en ce qui touche le cadre des ingénieurs, où la proportion des officiers de réserve était très élevée et, de ce fait, celle des territoriaux maintenus à l'exploitation sensiblement abaissée. Ainsi vit-on se développer certaines situations véritablement alarmantes par la concentration des responsabilités accrues sur un nombre insuffisant de chefs. Les exigences militaires primaient manifestement les besoins professionnels. Il n'y avait ni à s'en étonner, ni à s'en plaindre, car chacun fit de son mieux pour égaler à des tâches parfois écrasantes. C'est miracle, en tout cas, que le nombre des accidents à déplorer ne fût pas plus élevé.

Les houillères trouvèrent cependant un précieux renfort tant au point de vue du personnel ouvrier qu'à celui des états-majors décimés, dans l'effectif des territoriaux du Nord et du Pas-de-Calais, normalement en sursis d'appel et mobilisés au moment de l'invasion. Sensible à la pressante nécessité de renforcer la production houillère, le Gouvernement, qui avait été saisi de la question dès octobre 1914, par le Comité Central des Houillères de France, consentit leur répartition entre les diverses mines encore en exploitation.

A partir de décembre, des Commissions spéciales parcoururent les dépôts de l'intérieur. Concentrés d'abord dans la 12^e Région, les territoriaux mineurs furent ensuite éparpillés dans presque toutes les autres, et le nombre est considérable de ceux qui, envoyés sur le front ou dans la zone des armées, furent de ce fait inaccessibles aux Commissions militaires. Ce procédé permit toutefois le rappel de 4.500 mineurs expérimentés. Les besoins du pays dépassaient de

beaucoup ce chiffre. Aussi fût-il demandé au Gouvernement, en mars 1913, d'apprécier s'il n'y avait pas lieu d'assurer le retour aux mines des territoriaux revenus aux dépôts après le passage des Commissions et surtout d'étendre l'activité de celles-ci — exclusion faite du front — aux formations territoriales des places fortes et des gardes-voies dans la zone des armées.

D'autre part, parmi les réfugiés belges et français se trouvaient nombre de mineurs au charbon. L'avantage était double d'un recrutement qui, en leur assurant un salaire libérateur, leur faisait place dans un service d'intérêt national. Sollicité à la fois par le Gouvernement et par son intérêt professionnel d'intervenir dans cette question, le Comité Central des houillères de France organisa un Service de placement des réfugiés, opérant en connexion avec la Commission centrale du Ministère de l'Intérieur et avec pleine délégation de celle-ci pour tout ce qui touche à l'industrie houillère. En trois mois de fonctionnement, c'est-à-dire depuis décembre 1914 et jusqu'au 1^{er} mars 1915, ce Service répartit entre les exploitations 3.000 ouvriers.

La secousse morale et matérielle du déracinement, le changement des conditions de travail, occasionnèrent trop souvent, à la vérité, une détente dans la constance professionnelle et une réduction du rendement des réfugiés. Il n'en reste pas moins que l'on considéra toujours comme un double devoir d'offrir à des compatriotes dans l'épreuve, des conditions honorables d'existence et de ne rien négliger, en même temps, pour augmenter une production plus indispensable que jamais à la vie économique du pays.

Ces réfugiés des charbonnages de Belgique et du Nord de la France qui fournirent au début le meilleur de leur contingent, apportèrent, par la suite, une ardeur encore moindre au travail. Ceux recrutés après le 1^{er} mars 1915, au nombre d'environ 4.780, séparés de la mine depuis un certain temps, se firent plus particulièrement remarquer par leur tendance fâcheuse à l'oisiveté accrue par le régime des allocations et l'influence démoralisatrice du déracinement.

Quelques tentatives faites d'autre part, pour importer de la main-d'œuvre étrangère ne fournirent que des effectifs modestes et d'inégale valeur.

Les meilleurs ouvriers furent toujours les territoriaux et auxiliaires progressivement rendus aux exploitations.

L'autorité militaire accepta enfin d'étendre aux dépôts de la zone des armées, puis aux formations de l'avant, les procédures de mise en sursis.

Furent également renvoyés à la mine, les anciens mineurs qui ne l'avaient pas quittée avant le 1^{er} janvier 1910, et qui remplissaient les conditions militaires exigées des ouvriers présents à l'exploitation au moment de la mobilisation.

Ce régime ne laissait plus, sous les armes, parmi le personnel dont les instructions sur la mobilisation prévoyaient le maintien à la disposition des exploitants, que les hommes appartenant aux trois plus jeunes classes de la territoriale et faisant partie des formations de l'avant.

Cet ensemble de dispositions, progressivement accordées et appliquées, a assuré avec une lenteur regrettable, des effectifs finalement assez considérables. Le nombre des hommes mis en sursis et répartis entre les différentes exploitations d'avril 1915 au 15 mars 1916 atteignait 10.638, dont 7.089 ouvriers ou anciens des mines envahies.

Des relevés soigneusement faits permettent d'évaluer à plus de trois quarts de tonne par jour de travail le rendement individuel. Si l'on veut bien observer que la tonne de charbon anglais revenait au début de 1916, rendue au port, aux alentours de 80 francs, on constatera que la journée d'un de ces territoriaux ou auxiliaire apportait à l'économie nationale une réduction de dépense se chiffrant par au moins 60 francs en change sur l'extérieur.

Cette série de mesures est une heureuse répercussion sur la production nationale, qui s'éleva pendant l'année 1915 à 19.908.892 tonnes. Rapproché des 40.843.618 tonnes de 1913 et des 29.786.505 tonnes de 1914, ce chiffre semble marquer une alarmante régression. Il traduit, au contraire, un effort

remarquable. Tandis que le proche voisinage de la ligne de feu valait à plusieurs exploitations importantes des bombardements périodiques, désorganiseurs de l'extraction, les autres continuaient de relever celle-ci jusqu'aux alentours, et parfois un peu au-dessus de la normale. L'ensemble des mines en exploitation, avec un personnel encore réduit numériquement de 10 0/0 et qualitativement des meilleures classes de la main-d'œuvre fournissait, à peu près 100 0/0 de sa production. Des compléments nouveaux d'effectifs auraient permis de relever encore un peu cette proportion ; elle ne pouvait cependant, étant donné le manque de main-d'œuvre technique disponible, et le délaissement relatif des travaux préparatoires, être dépassée d'une fraction importante.

Elle était, il va de soi, extrêmement inférieure aux besoins de la consommation nationale. Celle-ci avait exigé en 1915 une importation de 19.990.000 tonnes sensiblement égale à l'importation habituelle, mais cette fois demandée uniquement à l'Angleterre.

La moyenne mensuelle obtenue en 1915 et qui se maintenait à 1.660.000 tonnes s'élevait d'ailleurs en 1916 à 1.789.000 tonnes, poussant même au cours du mois le plus favorisé, une pointe vers les 1.900.000 tonnes.

Parallèlement, la courbe des importations marquait une orientation assez satisfaisante représentée en 1915 par une moyenne mensuelle de 1.665.000 tonnes et au cours du premier semestre 1916 de 1.732.000 tonnes.

Posé dans ces termes, le problème de l'alimentation du pays en combustibles pouvait paraître vers la fin du second semestre 1916, proche d'une solution satisfaisante. Avec une production nationale de 1.800.000 tonnes par mois, avec une importation qui, pour le mois de juin, atteignait deux millions de tonnes et que le Gouvernement anglais acceptait de maintenir à ce minimum, on a pu penser avec quelque optimisme, on a pu proclamer avec un peu de promptitude qu'il n'y aurait pas de crise de quantité.

En octobre 1916, M. Sembat, Ministre des Travaux Publics, a eu en effet à s'expliquer sur une crise de répartition. Elle existait indiscutablement : mauvais déchargement dans les ports, mauvaise distribution des quais, mauvaise organisation des ports, mauvaise répartition par la voie des chemins de fer (1).

A ce moment-là, il y avait crise de répartition, mais non crise de quantité ; autrement dit nous avions, par nos contrats, nous avions dans nos ports, sur le carreau des mines anglaises et dans les navires qui venaient vers nous, une quantité suffisante pour parer à l'éventualité d'une crise ; et c'est alors que M. Sembat disait : « Il n'y aura pas de crise de quantité », mot qui lui a été reproché, mais qu'il avait le droit de prononcer avec cependant peut être un peu d'exagération. La crise de quantité s'est en effet produite ensuite et l'équilibre un moment entrevu s'est rompu avec une alarmante évidence.

Sous l'effet de la reprise économique et l'extension des fabrications de guerre, la consommation nationale augmentait d'une part, au delà des prévisions.

Sous l'effet des besoins anormaux de fret dus au déficit mondial du blé et au redoublement de la guerre sous-marine, les importations de charbon fléchissaient rapidement. Des 2.000.000.000 de tonnes atteints en mai et août 1916, elles tombaient en septembre et en octobre avec la première réédition de la guerre sous-marine à 1.840.000 tonnes.

Il faut, d'ailleurs, ajouter qu'à ce moment-là, cette diminution n'était pas le fait des charbonniers anglais ; elle résultait de la difficulté des transports ferrés, et nous n'importions pas assez à ce moment parce que nos ports étaient engorgés. Les Compagnies avaient également sur le carreau de la mine, plus qu'elles n'en pouvaient exporter, et, pour ces raisons, nous nous trouvions en novembre 1916, en

1. Voir le discours de M. DE MONZIE à la Chambre des Députés le 8 mars 1917 (*Officiel* du 9 mars 1917).

présence d'une importation de 1.503.000 tonnes et en décembre de 1.400.000 tonnes seulement. Le point le plus bas devait être atteint en février 1917 où il fut importé seulement 1.100.000 tonnes sous le choc premier de la guerre sous-marine sans merci.

L'explication de ces déchets dans notre importation doit donc être cherchée dans les torpillages. Il y a eu une moyenne de 4 bateaux charbonniers français, anglais et neutre coulés chaque mois, chacun de ces bateaux représentant un tonnage moyen de 2.000 à 2.500 tonnes. Les torpillages par les flottes important du charbon furent de 30 en octobre 1916, de 27 en novembre. Le tonnage global de bateaux coulés ne fut d'ailleurs pas considérable puisqu'il représentait environ 30.000 tonnes. Mais l'Amirauté anglaise prit des précautions très grandes et décida d'arrêter la navigation des bateaux charbonniers dans les ports anglais environ 10 jours sur 30.

Une crise s'ouvrait donc de la plus redoutable gravité. Seule, la production française pouvait y parer. Elle y a été appelée par le Gouvernement qui prit les mesures commandées de plus en plus impérieusement par les circonstances.

Voici comment elle y a répondu :

Partant de la moyenne mensuelle de 1.789.000 tonnes, indiquée plus haut, pour 1916, l'extraction passait à 1.822.000 tonnes en novembre et 1.861.000 tonnes en décembre. Janvier 1917 fournit 2.011.000 tonnes. Février avec ses trois postes de moins 1.900.000 tonnes. En mars, le chiffre de 2.380.000 fut atteint, soit, pour les mines en activité, plus de 40 0/0 au-dessus de la normale.

Etant donné le peu d'élasticité relative de l'industrie houillère, l'étroite spécialité de la main-d'œuvre, les difficultés d'approvisionnement, le surmenage des installations et parfois aussi du personnel, un tel résultat était remarquable et dépassait les prévisions les plus optimistes.

Il a exigé d'ailleurs une série de décisions d'ordre administratif et militaire.

En novembre 1916, les mineurs territoriaux des trois classes les plus jeunes, 1900, 1901, 1902 dont la Commission militaire des Mines justement préoccupée de la situation, avait demandé depuis longtemps le retour, étaient enfin renvoyés à la mine en totalité. Étaient ainsi récupérés après les hommes des formations de l'intérieur mis en sursis depuis quelques mois déjà, ceux du front et ceux des formations spéciales qui avaient été refusés jusque-là.

En janvier 1917, le Gouvernement décidait de renforcer encore les effectifs employés à la production du charbon, par la mise en sursis temporaire des mineurs réservistes de l'active appartenant aux quatre classes les plus anciennes : 1903, 1904, 1905 et 1906.

Pour comprimer les absences abusives, particulièrement nombreuses parmi des sursitaires n'appartenant pas au personnel normal des exploitations, le Ministre de la Guerre organisait en même temps, sur la proposition de la Commission militaire des Mines, le contrôle militaire du travail des ouvriers en sursis.

Parallèlement, les 4.500 prisonniers mineurs de profession, dont après de trop longs délais le Comité des Houillères avait obtenu l'affectation aux charbonnages, étaient suivis de près de 7.000 prisonniers aptes aux travaux manuels et destinés à compléter comme manœuvres les équipes d'abatteurs.

En même temps les exploitations recevaient la faculté nécessaire de les inciter au rendement par des suppléments de nourriture et le relèvement des centimes de poche.

L'ensemble de ces mesures portait à près de 58.000, le contingent de sursitaires, de réfugiés et de prisonniers rendus ou ajoutés depuis la mobilisation aux effectifs des houillères.

Ce n'est pas tout. Le 15 mai 1917, les mesures prises en faveur des classes 1903, 1904, 1905 et 1906 étaient étendues aux trois classes suivantes ; 1907, 1908, 1909, enfin, le 30 juin, aux classes 1910, 1911 et 1912.

L'observation de ces diverses décisions ministérielles ramenait effectivement dans les houillères : du 1^{er} janvier au 31 mai 1917 (classes 1900 à 1906) 19.000 mineurs ; et du 1^{er} juin au 31 décembre (classe 1907 à 1912 principalement) 31.000 ; soit au total, dans le courant de l'année 1917 ; 50.000 mineurs.

Dans la même période de temps, le nombre des prisonniers de guerre mis à la disposition des mines passait de 12.000 à 14.000.

Les besoins urgents de main-d'œuvre couverts, une sérieuse vérification s'imposait des titres des hommes mis en sursis, tant pour éviter des abus dangereux pour la discipline que pour débarrasser la mine d'éléments professionnels non qualifiés, plus encombrants qu'utiles. Le Service spécial de la main-d'œuvre s'était attaché à ce travail sous le contrôle de la Commission Militaire des Mines ; au 31 décembre 1917, il ne restait plus que 8.400 sursitaires dont les titres n'avaient pas encore été examinés et la situation définitivement assise. Les vérifications opérées au cours de l'année avaient conduit au renvoi à leur dépôt de 1.853 hommes.

Les mesures énergiques finalement prises de renvoyer à la mine les travailleurs qualifiés, permirent donc, au cours du deuxième semestre 1917, d'offrir à la consommation, un tonnage mensuel très sensiblement augmenté. C'est ainsi, par exemple, que la production atteignait en octobre 1917 : 2.783.000 tout près, à moins de 100.000 tonnes de distance, du tonnage que quelque trente mois auparavant, en janvier 1915, avaient pu fournir l'importation et la production réunies.

Mais si, pour une part, un tel résultat supérieur à la commune espérance encore que tenu pour insuffisant eu égard à l'inflation des besoins, doit être attribué à l'augmentation de la main-d'œuvre rendue aux exploitations, il fut surtout la juste conséquence d'un labour tendu et sans répit.

Quelque forme qu'ait revêtu l'effort, ici prolongation de la journée de travail, sacrifice partiel des dimanches et des fêtes, là tension de tous les instants sous les difficultés qui se succèdent et s'accroissent, il a paru naturel à tous ceux — et c'est l'immense majorité — qui y ont vu l'accomplissement d'un devoir national aussi impérieux que fécond. Il va de soi que cet effort a réclamé absolu le maintien de la paix sociale ; aussi a-t-il été fait à celle-ci le sacrifice demandé, si lourd et si excessif qu'il ait pu paraître dans certaines circonstances.

Et cependant, dans quelles conditions extrêmement précaires se trouvèrent les exploitations pendant la guerre ? Difficultés d'approvisionnement, difficultés de transport pesèrent lourdement sur les houillères et exigèrent de tous des prodiges d'ingéniosité.

Du côté des gisements et des installations, la surexploitation manifeste qu'il avait fallu coûte que coûte organiser devait d'autre part hypothéquer dans une certaine mesure l'avenir de la mine et n'aurait pu en tout cas, se prolonger indéfiniment sans une dangereuse rupture d'équilibre.

Une chance hautement favorable a heureusement voulu que malgré le risque grandi, le nombre des accidents graves soit demeuré dans des limites inférieures à la normale ; aucune catastrophe d'un caractère collectif n'a affligé les exploitations. Les nobles sacrifices librement consentis par tous avaient désarmé, dans une certaine mesure, les mauvaises chances de la profession.

Ainsi donc, difficultés à peu près nulles du côté du personnel qui se montra toujours à la hauteur de sa tâche. Par contre, comme il a été dit plus haut, des difficultés extrêmement complexes surgirent du côté des approvisionnements ainsi que de celui des transports. Nous allons en donner un léger aperçu.

Pour clore cette étude, nous dirons également quelques mots du régime des réquisitions de charbon pendant la guerre.

Approvisionnement. — La fermeture des frontières ennemies, l'invasion de la Belgique et du Nord-Est avaient brusquement privé les houillères d'un certain nombre de fournitures spéciales localisées dans les régions atteintes, ou parfois même abandonnées, avec trop de laisser-aller peut-être, à la production étrangère. C'est ainsi que, coup sur coup, les bandes d'amorces pour rallumeurs automatiques, les verres de lampes de sûreté, les lampes de sûreté elles-mêmes, ont manqué. Des négociations engagées pour parer à ces insuffisances, ouvertes dès le début de 1915, nous ne rappellerons qu'un épisode. Il concerne les bandes de rallumeurs. La Direction générale des Manufactures de l'Etat, dont le monopole interdisait aux mines cette fabrication, n'avait pas cru pouvoir l'entreprendre et se bornait à percevoir, sous forme de droits de douane sur des importations allemandes, l'équivalent de son bénéfice éventuel. Elle avait cependant consenti tout d'abord à tenter de les fournir directement. Découragée par certaines difficultés, elle finit par autoriser, conformément aux propositions du Comité des Houillères, un industriel de Saint-Etienne à entreprendre, sur la suggestion des Directeurs des mines de la Loire, cette modeste et délicate fabrication. Après les tâtonnements inévitables du début, son succès la fixa définitivement en France.

En ce qui concerne les explosifs en usage dans les houillères, les besoins de la Défense nationale en ont amené une révision complète.

Après les conférences qui ont réglé la matière, des instructions officielles apportèrent avec les prescriptions prévues les apaisements nécessaires.

Les fabrications de types de sûreté furent modifiées pour assurer l'économie de substances particulièrement recherchées. La consommation de la dynamite fut restreinte et les demandes de détonateurs et amorces de sûreté centralisées par une organisation syndicale des exploitants.

Tour à tour, l'essence, les câbles, le matériel de mines,

les rechanges de pièces métalliques, les approvisionnements de la cavalerie furent l'objet de préoccupations croissantes.

Mais c'est le problème des bois qui les retint le plus fortement. La triple et concordante réduction et bûcherons et conducteurs pris par la mobilisation, des attelages réquisitionnés et des wagons insuffisants de nombre, et d'autre part, l'arrêt presque complet des cargaisons du Nord ainsi que la demande étrangère amenèrent vite, sur le marché, un resserrement progressif des disponibilités et des moyens de production en bois de mines.

Tous les efforts individuels furent dès lors tentés pour encourager le commerce et l'amener à reprendre ou à étendre ses opérations. Leur insuccès amena l'entreprise des exploitations directes, soit individuellement, soit par groupements syndicaux constitués dans chaque bassin, et auxquels la Commission Militaire des Mines facilita, par des mises en sursis directes la formation des équipes de travail. Parallèlement, il fut demandé à l'Administration des Forêts de réserver à l'industrie houillère le produit d'une partie de ses exploitations en régie. Mais la pression des besoins militaires, l'appauvrissement des réserves forestières très sollicitées dans les régions proches du front, l'insuffisance des ressources de personnel et enfin une répartition, semblait-il, assez critiquable des équipes de prisonniers de guerre, ne permirent, sauf dans quelques régions privilégiées, que des réalisations très modestes.

Aussi fut-il nécessaire de prendre des moyens exceptionnels s'adaptant à des circonstances également anormales.

Les possibilités se réduisant du côté des approvisionnements et de l'outillage à mesure que se confirmait la détérioration de la vie économique mondiale, de sévères contingentements durent être constitués un à un par une série de mesures d'organisation, dont la principale fut la création d'organismes très nouveaux d'achat en commun.

Au mois de décembre 1917, le Ministère de l'Armement

invita le Comité Central des Houillères de France à provoquer la constitution pour toutes les houillères et mines métalliques, de groupements d'achat destinés à faciliter le service d'approvisionnements des mines par une centralisation des commandes et à assurer l'observation des contingents fixés. Chaque groupement, centralisant les demandes de ses adhérents les transmettait à la Direction des Mines qui opérait s'il y avait lieu, les réductions commandées par les contingentements fixés et désignait les fournisseurs. La mise en marche de cette organisation était assurée pour le 1^{er} janvier 1918.

Les groupements d'achat étaient au nombre de neuf :

7 groupements de bassin pour les houillères ;

1 pour les salines ;

1 pour les houillères isolées et les mines métalliques.

Ces organismes et leur activité revêtirent des formes variables ; quatre d'entre eux furent constitués sous la forme de sociétés coopératives, autonomes de capital et de direction ; trois autres, au contraire, n'eurent point de personnalité commerciale distincte et se confondirent avec une des exploitations adhérentes, qui gérait le groupement pour le compte de tous. Enfin, à côté de ces sept groupements dont les opérations furent proprement des opérations commerciales, les deux groupements restants ne constituèrent que des bureaux de centralisation des commandes, à fonctions purement administratives, et n'effectuèrent aucune opération d'achat.

L'intervention des Groupements d'achat s'est étendue aux produits suivants : chaux et ciments, tous produits métallurgiques, qu'ils soient contingentés comme pour les rails et les tôles épaisses ou simplement en tonnage restreint.

A côté de ces organes nouveaux, le Comité des Houillères a dû assumer la charge du contrôle et de la présentation des demandes dans la limite des maxima concertés en ce qui concerne le service des carbures, détonateurs et explosifs.

Il avait été en effet nécessaire d'organiser, dès 1916, des

régimes spéciaux restreignant la consommation au minimum, mais réservant aux industries de première nécessité — nulle plus que l'industrie houillère n'avait droit à ce titre — les facultés indispensables d'approvisionnement. Ce régime avait été appliqué aux métaux, aux explosifs, à l'essence, au carbure de calcium, aux goudrons et au brai.

Le Comité des Houillères a, d'autre part, continué à appliquer tous ses efforts à l'approvisionnement des houillères en bois de mine, veillant par un récolement régulier et une intervention organisée auprès de la Direction des Mines à l'enlèvement des expéditions en souffrance par manque de wagons, obtenant d'autre part pour les agents des exploitations forestières des mines l'assimilation aux mineurs par la collation du sursis Z1 aux hommes des classes anciennes.

Transports. — La pénurie des moyens de transport n'a cessé pendant la guerre de peser lourdement sur les expéditions d'abord, et très vite sur les exploitations elles-mêmes. Carreaux encombrés, manutentions coûteuses, approvisionnements coupés, mise en stock au moment même où tel client arrêta faute de combustible, limitation de travaux supplémentaires dans une période où jamais l'insuffisance de la production nationale n'est apparue plus fâcheuse, telle a été la situation de chacun des bassins, alternativement et au gré des fluctuations du matériel des chemins de fer.

Pour réduire dans la mesure du possible les transports inutiles, la Commission de Répartition des Combustibles a recouru, comme nous l'avons exposé longuement dans un chapitre précédent, à la constitution de zones de desserte par bassins et par groupes de ports d'importation en dehors desquels les expéditions de charbon étaient interdites en principe.

D'autres mesures spéciales ont été prévues en faveur des houillères qui, si elles n'ont pas totalement exempté ces der-

nières de difficultés et de retards inévitables dans les circonstances traversées, se sont révélées néanmoins suffisamment efficaces pour qu'aucun trouble sérieux n'ait été apporté, de ce chef, à la régularité de l'exploitation.

Un arrêté ministériel du 9 février 1917 a, en effet, classé en première catégorie, pour les expéditions « les combustibles minéraux, y compris les cokes, bois de mine, brai minéral, matières et produits indispensables à la défense nationale et à l'exploitation des mines désignées par le Ministre ». La procédure de l'accréditement permanent subordonnant l'obtention du certificat de classement en 1^{re} catégorie au seul visa de l'Ingénieur en Chef a permis le transport dans des conditions de rapidité suffisantes des matières non désignées spécialement.

Quoi qu'il en soit, les priorités ainsi accordées et qui n'ont d'ailleurs pas été comprises partout avec la même largeur nécessaire, n'ont pas suffi à procurer le matériel roulant lorsqu'il manquait, ni à éviter certaines imprévisions ou négligences dont les mines et, plus qu'elles encore, la consommation nationale ont souffert à plusieurs reprises. La conviction partagée par tous que de tels incidents furent l'inévitable cortège de la crise créée par la guerre, ne fut pas pour diminuer la gêne de ceux qui les subirent, ni la vigilante attention de ceux qui eurent mission d'y parer.

Une réglementation mieux définie des transports de charbons intervint, d'ailleurs, à partir du 20 octobre 1917. Elle était la conséquence des nouvelles instructions générales élaborées par le Ministère de l'Armement et des Fabrications de Guerre sur la répartition et la distribution des charbons. Une circulaire de M. Loucheur, en date du 12 juillet 1917 substituait en effet à la multitude ancienne des consommateurs, en vue d'une première répartition d'ensemble à partir des mines et des ports d'importation, les seules parties prenantes suivantes :

1° Les Préfets représentant les besoins de leur département en ce qui concerne :

a) Le foyer domestique, comprenant également le petit commerce et les besoins des administrations publiques ;

b) La petite industrie.

(Les Préfets étaient secondés, pour la répartition des charbons qui leur sont attribués, par une Commission ou un Office départemental).

2° Les Unions agréées des usines à gaz et des usines d'électricité ;

3° Les chemins de fer ;

4° Les vingt groupements régionaux des industriels de l'Armement, représentant, pour les fabrications de guerre, l'ensemble des besoins de la métallurgie, de l'automobile, de l'aéronautique, des poudres, de la marine, des industries chimiques et du génie ;

5° L'Intendance et ses groupements départementaux, représentant les besoins :

a) Des armées combattantes et des dépôts ;

b) Du service de santé ;

c) Des industriels travaillant pour l'intendance ;

d) Du battage des céréales et du pressage de fourrages.

6° Les Services de navigation ;

7° Les Chambres de commerce, représentant les besoins se rapportant au grand commerce et à la grande industrie.

Toutes les expéditions au départ des mines et des ports devaient satisfaire désormais à la double condition :

a) D'être étroitement surveillées par les délégués locaux du Bureau National des Charbons ;

b) D'être effectuées suivant un programme de répartition élaboré à l'avance par le Bureau National des Charbons en collaboration avec les services des transports des Ministères de la Guerre et des Travaux Publics.

Dans ces conditions, les anciennes prescriptions interdisant d'expédier au départ des mines et des ports en dehors des zones de desserte et d'expédier de port à port ou de mines sur port paraissaient devoir être remaniées.

L'organisation de la répartition et de la distribution des charbons était, d'autre part, établie sur des bases telles que la surveillance des Services qui en étaient chargés pouvait s'exercer non seulement par l'intermédiaire des délégués locaux dans les mines et les ports, sur les expéditions au départ de ces points, mais encore par l'intermédiaire des Groupements dont il vient d'être question, sur les expéditions faites au départ des autres gares dans le but d'assurer la répartition locale.

Il avait paru opportun de modifier également les anciennes prescriptions relatives à l'interdiction d'expédier, à plus de 50 kilomètres, au départ des gares non houillères.

L'organisation très complète des Services dépendant du Bureau National des Charbons permettait, en définitive, de substituer aux anciennes règles (zones de desserte des mines et des ports et interdiction d'expédition au delà de 50 kilomètres au départ des gares non houillères) des règles nouvelles à la fois plus simples et donnant au moins autant de garanties de bonne utilisation des moyens de transport.

Ce sont ces règles nouvelles que nous allons exposer en citant le texte même de la circulaire adressée à ce sujet le 1^{er} octobre 1917, par M. Claveille, Ministre des Travaux Publics, aux Commissions des Réseaux, aux Chefs d'Exploitation des Ports Maritimes et aux Inspecteurs Principaux de l'Exploitation Commerciale des Voies Navigables (note du Ministère des Travaux Publics 4/4 3.922/4 Annexe 1).

« La réglementation ancienne sera remplacée par les dispositions suivantes qui entreront en vigueur à la date du 20 octobre 1917 et qui concernent le transport des charbons (anthracite, houille, lignite, agglomérés).

« Les cokes et les tourbes en dehors de la réglementation.

« Les expéditions de charbons seront faites suivant une répartition générale élaborée à l'avance par le Bureau National des Charbons en collaboration avec les services des transports des Ministères de la Guerre et des Travaux publics.

« Dans le cadre même de cette répartition, les expéditions
 « seront faites dans les contingents ci-dessous :

« A. — Les expéditions au départ des embranchements
 « miniers seront acceptés sans formalités particulières, en
 « raison de la surveillance spéciale et permanente exercée
 « sur elles par les ingénieurs des mines.

« B. — Pour toutes les autres expéditions, la déclaration
 « d'expédition devra être accompagnée d'un certificat déli-
 « vré par :

« a) Les services locaux du Bureau National des Char-
 « bons au départ :

des ports d'importation,

des gares houillères,

des gares ou embranchements desservant les usines d'ag-
 glomérés,

des ports de navigation intérieure desservant directement
 des centres houillers ou des usines d'agglomérés ;

« b) Les mêmes services locaux quelle que soit la desti-
 « nation — ou bien un représentant de l'un des groupe-
 « ments des sept parties prenantes spécifiées au début de
 « la présente note, mais seulement lorsqu'il s'agit de trans-
 « ports ne devant pas sortir de la zone de ce groupement,
 « — pour les expéditions au départ des autres gares ou des
 « ports de navigation intérieure.

« C. — En ce qui concerne les expéditions comportant
 « des transbordements, les délégués du Bureau National des
 « Charbons et ceux des groupements indiqueront, dès le
 « point de départ initial, le point d'arrivée définitif qui ne
 « pourra être modifié en cours de route. Les dispositions
 « devant être prises pour que le certificat délivré au point
 « origine suive la marchandise jusqu'à destination, il n'y
 « aura pas lieu à production d'un nouveau certificat au lieu
 « de transbordement.

« D. — Les transports par fer ne pourront donner lieu à
 « réexpédition que sur l'autorisation du 4^e Bureau.

« Toutefois, pour les expéditions intéressant les groupe-

« ments de la première catégorie (Préfets et Commissions
 « ou Offices départementaux), les réexpéditions pourront
 « être autorisées sans l'intervention du 4^e Bureau.

« Les demandes de représentants desdits groupements,
 « demandes qui ne devront être formulées qu'exceptionnel-
 « lement, seront alors adressées :

« A la Commission de Réseau pour les réexpéditions au
 « départ des gares des réseaux du Nord et de l'Est ;

« Aux gares mêmes de réexpédition pour les autres
 « réseaux.

« Les demandes de réexpédition devront indiquer les
 « motifs sur lesquels elles seront basées.

« Au commencement de chaque quinzaine, les Commis-
 « sions de réseau transmettront au 4^e Bureau la liste des
 « dérogations ainsi accordées dans la quinzaine précédente
 « rappelant les motifs invoqués.

« Le 4^e Bureau pourra, par suite, examiner avec le
 « Bureau National des Charbons si ces demandes n'ont pas
 « été entraînées par des fautes commises ou par des erre-
 « ments défectueux dans le système des expéditions. Il
 « pourra faire le nécessaire pour éviter le retour des fautes
 « ou la persistance dans les erreurs systématiques.

« E. — Les Commissions de réseau, les Chefs d'exploita-
 « tion des ports maritimes et les Inspecteurs principaux de
 « l'exploitation des voies navigables devront signaler tous
 « les transports irrationnels et toutes les immobilisations
 « anormales de matériel auxquelles les expéditions de char-
 « bon donneraient lieu de telle manière qu'indépendamment
 « de leur action directe près des services locaux ou grou-
 « pements dépendant du Bureau National des Charbons,
 « toutes mesures puissent être prises d'accord avec ce
 « bureau pour éviter le retour de tels incidents ».

Ces nouvelles prescriptions furent transmises le 9 octobre 1917, par M. Loucheur, aux Préfets, aux Présidents des Chambres de Commerce, aux Présidents des Groupements des Industriels de l'Armement et des Groupements des

Industriels de l'Intendance, et des autres Groupements de consommateurs de charbon, aux Ingénieurs en Chef des Mines et aux Délégués du Bureau National des Charbons dans les ports.

La circulaire du Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre, en précisant par quelques instructions de détail les divers points de la réglementation élaborée par le Ministre des Travaux Publics, insistait notamment sur la nécessité de proscrire dans les prévisions de sous-répartition, tout transport irrationnel, inutile ou trop long. Elle se terminait ainsi :

« L'application des nouvelles dispositions doit avoir pour
« résultat, d'une part, un contrôle plus complet des expé-
« ditions, d'autre part, une meilleure utilisation du matériel
« de transport.

« C'est par la coordination des efforts et la bonne volonté
« de tous que ce double point de vue sera atteint, et il
« importe qu'il ne soit pas perdu de vue dans les décisions
« qui seront prises sur les mesures de détail dont la prati-
« que du nouveau régime révélera la nécessité ».

Le transport des charbons est encore actuellement régi par la réglementation ci-dessus indiquée. Toutefois, depuis le début de 1920, le Directeur Général des Transports au Ministère des Travaux Publics ne permet qu'à titre exceptionnel des transports à effectuer en dehors de certaines zones de desserte établies autour des ports d'importation. Ainsi se manifesterait une tendance au retour des zones qui avaient été établies par la Commission de Répartition des combustibles ; l'histoire est un éternel recommencement.

Réquisitions. — Les obligations des houillères vis-à-vis de la défense nationale étaient réglées par la loi du 23 juillet 1911 et les instructions subséquentes. Elles devaient aux services des armées ou de la flotte, aux établissements de la Guerre ou de la Marine, aux transports militaires et aux approvisionnements des places de guerre, les fournitures

jugées utiles par l'autorité à des prix fixés par des Commissions spéciales, sauf recours au Conseil d'Etat, et qui, sur la demande du Comité Central des Houillères de France, ont été réglées pour les trois quarts en argent et pour un quart en bons du Trésor. Elles ne pouvaient, d'ailleurs, pas disposer du surplus de leur production sans l'autorisation du contrôle. En fait, celui-ci agissait de deux manières : par voie de réquisitions à prix fixés ; par voie d'invitation à servir de préférence à prix de marché ou à prix à débattre, les consommateurs dont les pouvoirs publics jugeaient l'alimentation d'intérêt national.

La procédure faisant intervenir auprès des exploitations en temps de guerre les fonctionnaires sous le contrôle et au contact desquels elle se poursuivait en temps de paix était évidemment bien inspirée. La fixation des prix de réquisition ne souleva pas d'ailleurs de difficultés graves, encore que ceux-ci fussent manifestement au-dessous de ceux du commerce.

Mais le poids de ces réquisitions et invitations s'est révélé extrêmement inégal et souvent tout à fait accablant. Il s'établissait en 1915, suivant les exploitations, entre 25 à 95 0/0 du tonnage. Certes, les houillères ne cessèrent pas un instant de se considérer comme les auxiliaires loyaux et disciplinés de la grande lutte nationale et il était théoriquement indifférent à leurs intérêts pécuniaires que le charbon fût livré à tel consommateur ou à tel autre. Mais au point de vue primordial de la vie économique dans l'ensemble du pays, au point de vue particulier, mais combien légitime, de l'organisation commerciale de chacune des exploitations, la prolongation de cette situation devenait tout à fait fâcheuse. Sur ce point comme sur bien d'autres, il s'est révélé que les règles de la mobilisation prévues pour l'hypothèse classique de la guerre courte où rien ne compte que l'effort militaire, n'étaient plus adaptées aux données d'une guerre d'usure dont la première condition pour vaincre était de continuer de vivre.

On s'aperçut vite que la consommation du charbon français, consommation très privilégiée au double point de vue du prix et des garanties de livraison, était réservée plus que de raison à des entreprises dont personne ne contestait la primordiale importance au regard de la défense nationale, mais qui, soit à raison de leur puissance, soit à raison de leur situation géographique, soit enfin à raison de leurs marges possibles de profit, semblaient en état de se fournir ailleurs que l'industrie de droit commun, en général petite ou moyenne, et que la consommation domestique, plus éprouvée que toute autre.

Après ce régime de priorités et de réquisitions, vint la loi du 22 avril 1916 établissant le principe de la taxation des charbons sur le carreau de la mine et au port. Le droit de réquisition ne fut d'ailleurs nullement atteint par ce nouveau système qui le consacra de façon plus absolue encore, en laissant l'Etat prendre possession de la totalité de la production.

Les mesures prises, comme conséquence de la loi précitée, furent l'œuvre du Bureau National des Charbons, organe essentiel de la répartition du charbon pendant les dernières années de la guerre et chargé encore actuellement des mêmes services.

Le fonctionnement de ce Bureau National, ainsi que l'exposé des résultats obtenus, feront l'objet d'une étude spéciale. Qu'il nous suffise de mentionner ici que le régime instauré par le Ministère de l'Armement, héritier des services du charbon, puis peu après de la Direction des Mines, ne pouvait être favorable aux intérêts particuliers des exploitations minières. Il ne leur laissait ni marchés, ni clientèle, et plus même la disposition d'un kilogramme de leur produit. Les relèvements de taxe accordés après de longs retards, avec les inégalités et les singularités que rendait inévitable le choix du système, couvraient très partiellement l'énorme hausse des salaires et laissaient à la charge du producteur l'augmentation très rapide, elle aussi, du prix

de revient des matières. Mais ce n'est pas là-dessus que nous entendons asseoir notre jugement.

De l'édifice ainsi construit, si certaines parties montraient plus de hardiesse que de solidité, si nombre de détails appelleraient encore et retiendront longtemps la critique, il serait injuste de méconnaître qu'il consacrait un effort énergique d'organisation et de répartition et que puissamment soutenu par l'énorme accroissement du tonnage mis par les mines à la disposition du pays, il a pu offrir à la consommation, non sans peine, ni sans gêne générale, ni sans crises locales, à peu près l'indispensable. Et cela seul importait (1).

1. L'exposé ci-dessus du « Régime des houillères françaises en temps de guerre » est extrait pour une très large part, des rapports présentés à l'assemblée générale ordinaire du Comité Central des Houillères de France pendant les années de guerre. Ces documents ont été aimablement mis à notre disposition par MM. Bousquet et Méplain.

CHAPITRE III

CRÉATION DU BUREAU NATIONAL DES CHARBONS

Au début de la guerre, de nombreux organismes furent appelés à concourir à l'exécution du service de la répartition des combustibles. Aussi devint-il nécessaire de créer au Ministère des Travaux Publics un organisme nouveau qui prendrait le nom de « Bureau National des Charbons » et qui aurait pour rôle essentiel d'unifier l'action des Représentants des différents Ministères.

La tâche de la Commission de répartition des combustibles était, d'autre part, extrêmement délicate, l'approvisionnement du pays se heurtant à des difficultés de jour en jour plu nombreuses et plus graves.

Ces difficultés de tous ordres furent signalées dans un rapport adressé le 12 avril 1916 au Ministre des Travaux Publics par le Directeur des Chemins de fer de l'Etat et le Directeur des Mines.

Les conclusions en furent approuvées par le Ministre, et c'est là le point de départ de l'organisation du Bureau actuel des Charbons, intimement lié, comme on le voit, dès son origine, à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat et à l'institution du compte spécial qui a permis de faciliter la répartition des combustibles sur le territoire français pendant la guerre.

Le Bureau des Charbons ainsi créé n'était encore toutefois

qu'une sorte de Commission et non pas un Service à individualité propre ; mais en fait, il devint nécessaire d'affecter à cette Commission un nombreux personnel prélevé, soit sur les services de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat soit sur d'autres services du Ministère des Travaux Publics.

Un arrangement fut conclu le 25 mai 1916 entre l'Angleterre et la France pour régulariser l'exportation des charbons d'Angleterre et leur importation en France. Cet arrangement prévoyait, comme nous le verrons plus en détail dans un chapitre ultérieur, que les exportateurs devaient être pourvus d'une licence ; que pour l'octroi de cette licence, ils désigneraient conjointement avec les propriétaires des mines de chaque district un Comité prenant le nom de « Comité local », que les Comités locaux se tiendraient en liaison constante avec le Comité central français qui leur donnerait les instructions dans les ports de la France, les indications sur les ports de débarquement, etc...

Ce Comité central fut le « Bureau National des Charbons » et une instruction du 1^{er} juin 1916 destinée aux importateurs français précise dans son premier paragraphe, que, pour bénéficier des accords conclus avec les propriétaires des mines, exportateurs et armateurs anglais, toutes les demandes de charbon à importer en France seront contrôlées et visées par le Bureau des Charbons créé au Ministère des Travaux Publics. Ce bureau transmettra les demandes acceptées au « Bureau des Charbons » de Londres (*French coal Committee*) qui les adressera pour exécution aux Comités locaux de chaque district (*Local Committee*).

Cette instruction du 1^{er} juin édictait d'ailleurs, pour couvrir les frais d'organisation des bureaux de Paris* et de Londres, la perception d'une taxe de 0,05 par tonne pour toute demande émanant d'un importateur et transmise de Paris à Londres pour exécution, la perception devant être réduite à 0,02 par tonne pour les marchés déjà passés (en fait, c'est le taux de 0,02 qui a été appliqué jusqu'au décret du 25 novembre 1917).

Le Bureau National des Charbons prenait donc par cela même, une importance nouvelle, et comportait un bureau annexe à Londres ; il devenait nécessaire de lui donner un organisme mieux défini ; c'est pour ce but que le Directeur des Chemins de fer de l'Etat adressait le 12 juillet 1916 au Ministère des Travaux Publics un rapport dont les conclusions furent approuvées.

Le rapport contient notamment les précisions suivantes :
« M. Weiss, Directeur des Mines, est le chef effectif
« de ce service et il me semble nécessaire de lui donner l'au-
« tonomie désirable pour la constitution, le recrutement et
« le paiement de son personnel ». Il propose au Ministre de
« décider que « l'organisation et le fonctionnement de détail
« du personnel du Bureau des Charbons sera de la compé-
« tence de M. Weiss, chef réel du service qui fixera la com-
« position de son bureau, la rémunération de son personnel,
« fera dresser les pièces élémentaires de comptabilité et
« certifiera les dépenses.

« Le réseau de l'Etat (Compte spécial) effectuera le mon-
« tant des dépenses ainsi certifiées, dépenses qui pourront
« s'étendre aux fournitures de bureau, impressions et aux
« frais généraux des services. Il est entendu d'ailleurs que
« les attributions du Bureau des Charbons telles qu'elles
« sont définies par votre décision du 12 avril 1916 ne sont
« en rien modifiées ».

« Je crois devoir vous rappeler, Monsieur le Ministre,
« ajoutait M. Le Grain, que les dépenses des frais
« généraux imputées comme il vient d'être dit au compte
« spécial trouvent leur compensation dans le paiement par
« les importateurs de charbons d'une somme calculée à
« raison de 0,02 et 0,05 par tonne et destinée à faire face
« précisément aux frais généraux du Bureau des Char-
« bons ».

« Ce prélèvement est versé au crédit du compte spé-
« cial ».

Après décision du 12 juillet 1916, le Bureau des Charbons

a fonctionné sous les ordres du Directeur des Mines qui conservait d'autre part ses anciennes attributions. Il a continué à en être ainsi quand M. Frantzen a remplacé M. Weiss et quand le décret du 31 décembre 1916 a été rendu, attribuant au Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Ravitaillement, « les attributions relatives à l'application des lois et règlements concernant le ravitaillement de la population civile, la taxation et la réquisition des denrées de subsistances ».

Postérieurement, le décret du 7 avril 1917 a transféré ces dernières attributions au Ministère du Ravitaillement général et des Transports Maritimes devenu distinct du Ministère des Travaux Publics.

Le Directeur des Mines se trouvait alors simultanément sous les ordres du Ministre des Travaux Publics pour ses attributions minières proprement dites et sous les ordres du Ministre du Ravitaillement général pour ce qui concernait le Bureau des Charbons. Bientôt après, les services du Bureau des Charbons étaient définitivement séparés de la Direction des Mines, M. Frantzen continuant à les diriger et M. Coste étant appelé à la Direction des Mines. Le 1^{er} juin 1917 la Direction des Charbons était réunie à un service des bois et des combustibles végétaux, pour former au Ministère du Ravitaillement général la Direction des combustibles placée sous les ordres de M. Duperrier.

Enfin le 20 juin 1917 un décret chargeait M. Loucheur de « diriger au nom et sous le contrôle et par délégation permanente du Ministère du Ravitaillement général et des Transports Maritimes; les services de l'importation de combustibles minéraux, du ravitaillement en combustibles de toute nature et des transports maritimes ». Le décret du 5 juillet 1917 a d'ailleurs rattaché directement les mêmes services au Ministère de l'Armement et des Fabrications de Guerre.

Simultanément la Direction des combustibles a disparu et le Bureau National des Charbons, à la direction duquel a été

appelé le Lieutenant-Colonel Mazerolle, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a repris individualité.

L'Administration des Mines a été rattachée à son tour le 14 septembre 1917, pour la durée de la guerre, au Ministère de l'Armement, mais ce rattachement n'a rien changé au fonctionnement du Bureau National des Charbons qui reste indépendant de la Direction des Mines.

Ce Ministère de l'Armement et des Fabrications de Guerre fut transformé en Ministère de la Reconstitution Industrielle par le décret du 26 novembre 1918.

Enfin, depuis la suppression de ce dernier Ministère, le B. N. C. est rattaché au Ministère des Travaux Publics (décret du 22 janvier 1920).

L'œuvre du B. N. C. peut être synthétisée par deux notions primordiales que nous étudierons en détail : la taxation et le contingentement (1).

L'une et l'autre avaient été rendues nécessaires par la crise charbonnière que l'état de guerre avait fait naître dans notre pays.

La taxation fut instituée par la loi du 22 avril 1916 qui s'appliquait aussi bien aux charbons extraits des mines françaises qu'aux charbons d'importation. Son objet comportait également la limitation des frets pour le transport des charbons sous pavillon français. Le gouvernement anglais nous avait d'ailleurs devancés dans cette voie, car la reprise industrielle de l'Angleterre avait précédé la nôtre.

La conséquence de cette reprise des affaires avait été une hausse immédiate des charbons et des frets. Sur le marché de ces derniers, il s'était produit une spéculation intense qui amena le Gouvernement français à refréner la hausse.

Il est toutefois juste d'ajouter que nous ne sommes pas entrés volontiers dans cette voie de taxation ; notre Gouvernement n'agit que sous l'empire d'une nécessité absolue, et

1. Nous nous excusons d'employer ce néologisme, mais il est consacré désormais par la pratique courante.

uniquement parce que le Gouvernement anglais avait lui-même taxé. Les pourparlers entre les Gouvernements des deux pays commencèrent en janvier 1916 et aboutirent à l'accord du 25 mai 1916 réglant, à partir du 1^{er} juin de la même année, les livraisons de charbon anglais faites en France.

La taxation des charbons anglais et des frets précède donc logiquement et chronologiquement celle des charbons français ; c'est donc par elle que nous allons commencer l'étude générale de la taxation des charbons. L'exposé des mesures relatives au contingentement sera fait dans un chapitre ultérieur.

CHAPITRE IV

TAXATION DES CHARBONS D'IMPORTATION ET DES FRETS

L'enchaînement des faits qui ont conduit la France et l'Angleterre à s'entendre pour taxer les frets de charbon ne peut être bien compris sans un résumé des causes originelles de la crise charbonnière.

L'historique qu'on va lire est extrait de l'exposé des motifs du projet de loi sur la vente et la répartition des charbons que le Gouvernement a déposé le 21 octobre 1915, et qui est devenu la Loi du 22 avril 1916, sur la taxation des charbons et des frets; certains chiffres qui y sont cités sont naturellement sujets à correction, à raison de la date à laquelle ils ont été publiés.

« On sait que la production houillère de la France n'a
« jamais été égale à sa consommation. En 1912, sur une
« consommation d'environ 60 millions de tonnes (60.677.000),
« la production nationale ne représentait qu'un peu plus des
« deux tiers (41.145.000 tonnes, y compris les lignites), le
« surplus étant fourni par l'importation anglaise, allemande
« et belge. Mais, grâce au faible prix de revient dans les
« pays importateurs et au prix très bas des frets pendant les
« années qui ont précédé la guerre, les charbons étrangers
« n'atteignaient pas, dans les régions frontalières ou dans le
« rayon de pénétration des ports, des cours plus élevés que
« le charbon national. L'équilibre des prix s'établissait
« ainsi de façon naturelle.

« La guerre a complètement modifié cette situation.
« Certes, elle a réduit la consommation dans des propor-
« tions importantes. Mais elle a réduit la production dans
« une mesure plus importante encore, la totalité du bassin
« du Nord et une partie du bassin du Pas-de-Calais s'étant
« trouvées dès le début des hostilités et se trouvant encore
« en la possession de l'ennemi. Le dernier relevé mensuel,
« celui du mois d'août, accuse une production de 1.675.000
« tonnes, représentant une production annuelle de 20 mil-
« lions de tonnes. D'autre part, l'importation belge et
« allemande ayant cessé, c'est à l'Angleterre qu'il a fallu
« demander la totalité ou la quasi-totalité du surplus. Il
« s'ensuit que l'importation anglaise, qui se chiffrait en
« 1912 par 10 millions de tonnes environ (9.949.000), dépas-
« sera sans doute 20 millions de tonnes en 1915. Elle repré-
« sente, pour le trimestre juillet-septembre, une moyenne
« mensuelle de 1.900.000 tonnes environ, et l'on peut pré-
« voir qu'elle est destinée à s'accroître encore.

« La consommation, à l'heure actuelle, s'alimente donc
« pour plus de moitié de combustibles importés d'Angle-
« terre. Mais ce qui donne à cette situation une gravité par-
« ticulière, c'est qu'entre les charbons extraits du sous-sol
« français et les charbons importés d'Angleterre, l'équilibre
« des prix n'existe plus.

« Tous les éléments qui concourent à former le prix du
« charbon importé d'Angleterre en France ont, en effet,
« subi, par une conséquence directe de l'état de guerre, des
« variations importantes. Les cours sur le carreau des mines
« anglaises ont augmenté dans une mesure sensible. Les
« frets ont monté dans une mesure considérable. Le trans-
« port d'une tonne de charbon de Cardiff à Rouen, qui cou-
« tait avant la guerre 5 sh. 6, coûtait au 10 octobre 16 sh. 6
« et a coûté jusqu'à 18 schellings. Le transport de Cardiff à
« Marseille, qui coûtait 8 fr. 50, coûte actuellement
« 45 francs (1). Dans les ports, obligés de faire face, avec

1. Il ne faut pas perdre de vue que ces chiffres ont été publiés au mois

« une main-d'œuvre raréfiée, à une importation dont l'ampleur avait presque doublé — et qui s'est trouvée d'ailleurs, en fréquente coïncidence avec de considérables et brusques apports de denrées différentes — les déchargements ont subi des lenteurs inévitables. Les importateurs ont été ainsi condamnés à de lourdes surestaries, dont le taux s'est aggravé en proportion du fret et qui venait s'ajouter à lui. Il convient de remarquer enfin que l'insuffisance de wagons aux quais des ports est venu souvent rétroagir sur les déchargements eux-mêmes, et que, pour les cargaisons empruntant la voie fluviale, les tarifs de remorquage, qui ne sont pas fixes comme les tarifs de chemins de fer, devaient nécessairement s'élever avec les cours de charbon.

« L'action gouvernementale n'était pas sans effet possible sur certains de ces éléments de hausse, et, à bien des égards, elle s'est exercée efficacement. En ce qui concerne les prix des charbons anglais à la mine, c'est le Gouvernement qui est lui-même intervenu. Une loi du 29 juillet 1915, connue sous le nom de loi Runciman, a pourvu à la limitation des prix du charbon et décidé que le prix du charbon à la mine ne pourrait dépasser de plus de 4 schellings le prix du charbon de même composition vendu en quantités similaires et à conditions égales de vente à la date correspondante de l'année finissant le 30 juin 1914. L'article 4, paragraphe 1^{er}, de cette loi stipule sans doute qu'elle n'est applicable à aucune vente de charbon pour l'exportation, mais l'équilibre entre les cours intérieurs et les cours à l'exportation s'est établi en dehors des stipulations de la loi, et, en fait, la hausse des charbons s'est trouvée presque complètement enrayée, sauf en ce qui concerne les anthracites. Le Gouvernement français s'est appliqué depuis un an, avec une activité

d'octobre 1915 : depuis cette époque les taux de fret ont subi de nouvelles augmentations autrement importantes.

« incessante, à augmenter la capacité de réception et les
« moyens de déchargement de nos ports en créant de nou-
« velles places à quai, de nouveaux appontements, de nou-
« velles voies, en augmentant le nombre des engins méca-
« niques, en faisant appel à toute la main-d'œuvre
« disponible. Cet effort, qui était le plus urgent, puisqu'il
« devait parer à la plus dangereuse des crises, c'est-à-dire à
« la crise de quantité, a agi en même temps sur les prix
« puisqu'il a déterminé la diminution ou, tout au moins,
« prévenu une nouvelle aggravation des surestaries.

« Les Administrations de la Guerre et des Travaux publics,
« de concert avec le réseau de l'Etat et les compagnies de
« chemins de fer, essaient, par tous les moyens, d'accroître
« le matériel roulant en service, d'en abrégier la rotation,
« de mettre fin aux immobilisations inutiles. Enfin, sans avoir
« pu assigner aux tarifs de remorquage une fixité absolue,
« l'administration s'est efforcée de ne les laisser s'élever que
« dans la mesure où l'augmentation même des cours du
« charbon pouvait justifier cette hausse.

« Tous ces efforts et toutes ces mesures n'ont pu cepen-
« dant apporter que des allègements à la situation, et jus-
« qu'à présent le Gouvernement s'est trouvé démuné de
« moyens d'action sur le plus important de tous les élé-
« ments de hausse, c'est-à-dire sur les cours du fret. Il est
« constant qu'en matière d'affrètement, la demande sur-
« passe aujourd'hui l'offre. Toutes les péripéties de la
« guerre exercent un effet direct ou indirect sur un marché
« extrêmement sensible, comme ce fut le cas récemment
« pour le rappel de la flotte grecque marchande opérant
« dans les mers occidentales ou pour les réquisitions néces-
« sitées par les événements d'Orient. On ne peut imaginer le
« remède à cette situation que dans des opérations ou des
« conventions qui excèdent la portée du présent projet de
« loi. Il suffira d'affirmer à nouveau que la rareté et le coût
« demeuré des frets demeurent pour les charbons la cause
« essentielle et jusqu'à présent irréductible d'une hausse

« qu'on peut évaluer, par rapport au prix de paix, à 20 ou
 « 25 francs pour les charbons importés par la Manche ou
 « l'Océan, à 30 ou 35 francs pour les charbons importés par
 « la Méditerranée.

« Si les lois de l'orthodoxie économique s'étaient exercées
 « dans toute la rigueur de leur jeu, on aurait pu craindre
 « que ces cours du charbon importé n'exerçassent une
 « attraction toute puissante sur le cours du charbon natio-
 « nal et que l'équilibre ne s'établît, comme en temps de
 « paix, mais au niveau des prix les plus élevés. Cette con-
 « séquence a été évitée pour des raisons multiples, qu'il
 « suffira d'indiquer rapidement : la sagesse des compagnies
 « minières ; l'influence des prix fixés, pour les charbons
 « réquisitionnés, par les commissions locales d'évaluation ;
 « l'action continue de l'Administration. Les prix du charbon
 « aux mines françaises se sont élevés, sans doute, dans une
 « proportion sensible, mais ils sont demeurés bien au-
 « dessous des prix des charbons importés. La marge reste
 « considérable et le consommateur conserve un intérêt de
 « premier ordre à être pourvu en charbon français plutôt
 « qu'en charbon importé.

« C'est donc en ce sens que s'est exercé naturellement
 « l'effort des consommateurs et spécialement des gros con-
 « sommateurs industriels. Bien des circonstances les favori-
 « saient dans leur désir de s'assurer la plus large proportion
 « possible des charbons français : la proximité des mines,
 « l'existence de contrats, l'ancienneté de rapports d'affaires
 « qui devaient survivre à la guerre, le mélange des capi-
 « taux et des administrations. Les industries travaillant pour
 « la défense nationale pouvaient exciper, en outre, et elles
 « l'ont fait souvent, de la nécessité d'assurer à leurs appro-
 « visionnements une sécurité et une stabilité particulière.
 « Certains industriels, spécialisés dans des fabrications déli-
 « cates, affirmaient d'autre part que leurs installations
 « étaient réglées en vue de l'emploi de charbons spéciaux
 « que les mines françaises pouvaient seules continuer à

« leur fournir. Enfin, par le jeu des réquisitions militaires,
« d'importantes quantités de charbons français étaient régulièrement prélevées soit au profit des services de l'Intendance, soit au profit des compagnies de chemins de fer.

« La marge entre les prix du charbon national et du
« charbon importé se trouvant assez forte pour couvrir les
« frais de transport même élevés, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée avait intérêt, par exemple, à obtenir
« des réquisitions de charbons sur les mines du Pas-de-Calais, tandis que les chemins de fer de l'Etat, recevant
« les charbons anglais dans les ports de la Manche ou de l'Océan, le livraient à Saint-Chamas et à Saint-Louis-du-Rhône. Les forges de Trignac avaient intérêt à recevoir
« des charbons de Nœux, pendant que les importateurs de Saint-Nazaire livraient jusque dans la région de Saint-Etienne. Toute règle logique de distribution se trouvait
« ainsi méconnue, les attributaires du charbon français lui faisant traverser parfois la France entière, et les consommateurs moins favorisés se voyant obligés quelle que fût
« la région d'emploi, à faire appel aux charbons débarqués dans les ports. La crise du matériel roulant se trouvait
« ainsi aggravée de la façon la plus alarmante. Cependant
« les demandes de charbon français se multipliaient sous toutes les formes, justifiées par toutes les raisons, présentées ou appuyées par toutes les administrations intéressées. Et finalement, en dehors du rayon immédiat des
« mines, on peut dire que la quasi-totalité des charbons nationaux échappaient à la consommation domestique et
« locale ; l'importation devait y pourvoir presque intégralement, et ainsi, les marchands de charbon ne recevant
« qu'une proportion infime ou nulle de charbon français, et le prix faible ne concourant que dans une mesure négligeable au calcul de leur prix de revient, c'est le prix fort,
« c'est-à-dire le prix du charbon anglais qui devenait le prix-courant et normal et qui s'imposait à la consommation domestique.

« Inégalité entre les consommateurs, distribution vicieuse,
 « emploi du matériel à des transports inutiles, surcharge
 « de la consommation domestique condamnée au charbon
 « cher, tandis que le charbon moins coûteux est réservé
 « pour une large part aux industries travaillant avec les
 « plus grandes chances de bénéfices, comme les forges, ou
 « dans les plus grandes conditions de sécurité, comme les
 « chemins de fer : tels sont les vices apparents de la situa-
 « tion qui s'était ainsi créée. »

Il est nécessaire de compléter l'exposé qui précède par quelques mots d'explication au sujet de l'action exercée en Angleterre par le Gouvernement britannique. Celui-ci, ému de l'élévation du prix du charbon, a opposé une double barrière aux spéculations éventuelles susceptibles de provoquer une hausse excessive du prix du combustible.

Par une décision de la Chambre du Conseil (*order in Council*) connue sous le nom de *coal licensing order*, mise en vigueur le 13 mai 1915, il a d'abord interdit toute exportation de charbons, sauf pour les possessions anglaises et pays du protectorat britannique, ainsi que pour les pays alliés. La faculté d'exporter du charbon était soumise à l'obtention préalable d'une licence. Le but essentiel de ce contrôle était d'empêcher que le charbon exporté n'allât aux pays vers lesquels l'exportation n'était pas autorisée et aussi d'empêcher les mines d'envoyer dans les pays admis à recevoir du charbon anglais, des quantités supérieures à celles que les destinataires avaient coutume de recevoir de l'Angleterre avant la guerre.

Plus tard, ainsi que cela a déjà été indiqué, par la loi du 29 juillet 1915, connue sous le nom de loi Runciman, appelée également « *Price of coal limitation act* », le Gouvernement britannique pourvoyait à la limitation du prix du charbon sur le carreau des mines. Mais cette limitation ne visait que le charbon destiné à la consommation à l'intérieur. Aussi, par crainte que les mines ne fussent tentées de donner la préférence à la clientèle de l'extérieur sur celle de l'inté-

rieur, une nouvelle décision de la Chambre du Conseil, en date du 3 août 1915, vint interdire toute exportation de charbon d'Angleterre sauf à destination des possessions anglaises et des pays du protectorat britannique.

Une pareille mesure était de nature à faire naître les plus légitimes inquiétudes en France. Le Gouvernement entreprit aussitôt des démarches auprès du Cabinet de Londres qui rétablit la faculté d'exporter du charbon dans notre pays, sous les formalités édictées par le *coal licensing order* (1).

Dans le même temps, le Gouvernement français s'efforçait, par divers moyens, d'atténuer les troubles apportés à la situation de notre marché charbonnier. Ses efforts ont porté, d'une part, sur l'amélioration de l'outillage des ports et de leur capacité de déchargement, ainsi que sur celle des transports par voie ferrée. D'autre part, dans le but d'opérer une sorte de taxation indirecte, grâce à la pesée possible sur les coûrs dont il peut librement disposer, le Gouvernement conçut, au mois d'octobre 1915, l'opération dont les Chemins de fer de l'Etat ont été chargés. « Les charbons achetés et transportés, pour le compte du réseau, avec le concours ou par les soins de l'Amirauté anglaise, devaient, dans la pensée du Gouvernement, neutraliser sur le marché tous les efforts successifs de hausse » (1).¹

C'est en vue de cette opération que la Direction des Chemins de fer de l'Etat a affrété en grand nombre, pour l'importation des charbons anglais, des vapeurs et des petits voiliers caboteurs, voire même des voiliers de grande pêche inutilisés. Cette dernière opération a été facilitée pour beaucoup par le Comité central des Armateurs de France qui avait, le premier, signalé au Gouvernement le parti que l'on pouvait tirer des voiliers morutiers non affectés à la pêche.

Le 29 juillet 1915, M. Léon Perrier, député de l'Isère, déposait sur le bureau de la Chambre une proposition de loi

1. Rapport fait par M. A. DURAFOUR, député, au nom de la Commission des Mines chargée d'examiner la proposition de loi de M. PERRIER et le projet de loi du Gouvernement dont il est parlé plus loin.

sur la taxation du charbon, dont l'objectif était limité à la réglementation des cours pour les charbons d'origine nationale.

Trois mois plus tard, le 21 octobre 1915, le Gouvernement déposait à son tour un projet de loi sur la vente et la répartition des charbons. Ce projet empruntait à la proposition précédente sa notion fondamentale d'une taxation à la mine, mais il la complétait par la péréquation c'est-à-dire la fixation pour le combustible de toutes provenances, d'origine nationale ou importé, d'un prix uniforme par qualité. Les solutions proposées étaient les suivantes (1) :

Détermination à la mine ou au port, de ce que le projet définit « prix de revient normaux », c'est-à-dire le prix qui sera effectivement perçu, soit par l'exploitant de mines, soit par l'importateur et qui sera fixé par l'administration en tenant compte, pour les mines : des conditions propres à chaque exploitation ; pour les ports : des cours de charbon dans les pays importateurs, du taux du fret et des surestaries, des frais de main-d'œuvre, des frais généraux. Dans l'un et l'autre cas, un bénéfice commercial légitime est incorporé au prix arbitré.

Une fois ces prix de revient normaux établis pour chaque qualité de combustible, le projet en fait la moyenne et indique que cette moyenne deviendra le prix de vente, soit à la mine, soit au port. Cette moyenne étant plus élevée que le prix de revient normal aux mines, plus faible que le prix de revient normal au port, il y a donc lieu de percevoir une différence sur l'acheteur à la mine et d'en restituer une à l'acheteur du port. C'est à quoi le projet pourvoit en décidant, d'une part, que les mines feront payer à leurs acheteurs non le prix de revient normal qui leur a été assigné, mais le prix moyen et qu'elles verseront la différence au Trésor ; d'autre part, que les importateurs bénéficieront, pour chaque port, d'une prime égale à la différence entre le

1. Extrait du rapport de M. DURAFOUR.

prix de revient normal à ce port et le prix moyen, différence dont l'importateur devra tenir compte à son acheteur en la portant expressément sur la facture et qui sera déduite d'office des contrats en cours.

La proposition de M. Perrier et le projet de loi du Gouvernement ont été renvoyés à la Commission des Mines, dont le rapport, rédigé par M. Durafour (1), concluait à l'adoption d'un projet différent. Sauf sur deux points, celui-ci reçut les adhésions du Gouvernement, de la Commission du Budget (2) et de la Commission de l'Armée (3).

Le nouveau projet fut discuté et modifié par la Chambre, dans ses séances des 23, 24, 28 et 29 décembre 1915. Le projet voté essayait de remédier à la crise du charbon par les moyens suivants :

1° taxation du prix du charbon dans chaque port et dans chaque bassin houiller par des arrêtés de quinzaine du Ministre des Travaux Publics ;

2° péréquation, c'est-à-dire fixation pour le combustible de toutes provenances d'un prix uniforme par qualité, ce prix s'imposant d'une manière absolue aux importateurs et aux exploitants dans les rapports avec l'acheteur, sauf règlement ultérieur entre l'Office National et les vendeurs (système des ristournes) ;

3° organisation d'un Office de répartition conçu sur le plan de la Commission militaire des mines et chargé de désigner à l'acquéreur, dans un intérêt de justice et de méthode, les sources d'approvisionnement, afin de reconstituer les zones et d'atténuer la redoutable crise des transports ;

4° enfin et surtout prix de faveur pour la consommation domestique, écrasée par le régime de liberté et qui, par le canal des préfets, devait recevoir ses approvisionnements au seul prix du charbon français.

1. Rapport déposé le 23 novembre 1915.

2. Avis déposé par M. Louis DUBOIS, les 21-22 décembre 1915.

3. Avis déposé par M. Charles PÉRONNET, le 23 décembre 1915.

Le Sénat renvoya le texte adopté par la Chambre à la Commission qu'il avait nommée, le 16 décembre 1915, pour examiner le projet de loi sur la taxation des denrées et substances nécessaires à l'alimentation, au chauffage et à l'éclairage.

Au nom de cette Commission, M. Perchot, sénateur, déposa, le 30 mars 1916, un rapport qui retranchait du texte de la Chambre les dispositions visant la répartition et la péréquation du charbon et les remplaçait par des dispositions nouvelles comportant une limitation des frets pour le transport des charbons sous pavillon français. Le rapport expose ainsi qu'il suit les innovations de la Commission :

... Votre Commission avait été vivement frappée des inconvénients des mesures proposées. Mais, d'autre part, elle ne pouvait méconnaître la gravité de la hausse du charbon, hausse qui s'est encore accentuée dans ces derniers temps. Constatant que l'élévation des prix était due en majeure partie à l'augmentation constante et démesurée du coût du fret, elle était arrivée à la conclusion qu'il importait avant tout d'obtenir du Gouvernement anglais qu'il agit auprès des armateurs, lorsque M. le Ministre des Travaux Publics lui a fait savoir qu'il était entré en négociations avec le président du « Board of Trade ».

De ses déclarations il résultait que le Gouvernement britannique était disposé à taxer les frets du charbon. Mais le Gouvernement de nos alliés subordonnait son intervention à la condition que l'abaissement du prix de revient du charbon qui pourrait en résulter profiterait aux consommateurs et non aux importateurs.

De son côté, le Gouvernement français estimait qu'il ne pouvait donner une pareille assurance qu'autant que le charbon serait taxé en France et que les mesures limitant le prix de transport par bateau anglais seraient étendues aux bateaux naviguant sous pavillon français.

C'est dans cet esprit et sur la foi des déclarations qui nous ont été faites par M. le Ministre des Travaux Publics,

que nous vous proposons de donner au Gouvernement le droit de taxer le charbon avec le droit de réquisition, qui, à la mine et au port de débarquement, en est le corollaire, et de fixer les tarifs de frets pour apport de charbon sous pavillon national. A ces dispositions essentielles, nous avons ajouté certaines dispositions accessoires, empruntées au projet adopté par la Chambre dont nous avons retenu toutes les mesures susceptibles d'application immédiate.

Ces diverses propositions appellent quelques commentaires.

... *Taxation au port de débarquement.* — La taxation du charbon chez l'importateur est plus discutable en principe. Le prix de revient ne peut pas être déterminé avec une certitude absolue, puisqu'il se compose d'éléments variables. Or, toute erreur dans l'appréciation des chances de hausse d'un quelconque de ces éléments pourrait avoir pour conséquence d'arrêter les importations.

Votre Commission ne se serait pas décidée à accepter la taxation au port, si celle-ci n'avait pas été la condition *sine quâ non* de l'adoption par le Gouvernement anglais des mesures rappelées plus haut. Elle espère que ces mesures, en stabilisant les deux éléments les plus importants du prix de revient, à savoir le cours en Angleterre et le fret, feront disparaître les inconvénients les plus graves de la taxation.

Il reste, il est vrai, deux inconnues : le change et les surestaries, dont l'influence combinée peut modifier sensiblement les prix de revient. C'est pourquoi il sera nécessaire que les prix fixés par le Ministre des Travaux Publics tiennent compte de ces aléas. A cet égard, la centralisation du commerce d'importation de la houille est de nature à faciliter l'entente.

... *Fixation du taux des frets.* — Les inconvénients que présente la taxation, en général, sont très atténués en ce qui concerne les frets, dans les circonstances actuelles.

La hausse des frets est, en effet, démesurée. Le prix du transport de la houille de Cardiff à Rouen a quintuplé depuis

le début de la guerre ; il est sept fois plus élevé pour Bordeaux ; pour Marseille, il a passé d'environ 10 francs à plus de 120 francs. Il est manifeste qu'une pareille augmentation est hors de proportion avec l'élévation des dépenses des armateurs. Elle procure à ceux-ci des bénéfices tels que, dans bien des cas, la valeur du navire est couverte et au delà par deux ou trois voyages.

Dans ces conditions, il n'est pas à craindre qu'un certain abaissement des tarifs de fret ne lèse les armateurs et n'entraîne une réduction du tonnage disponible pour le charbon. Aussi bien, la menace de la réquisition suffirait à écarter ce danger, en ce qui concerne les navires français, lesquels ne concourent, d'ailleurs, que dans une faible proportion, au transport du charbon. Celui-ci s'effectue surtout sous pavillon anglais ou neutre.

Pour les bateaux anglais, nous comptons que l'intervention énergique promise par le Gouvernement de nos alliés aura pour résultat d'abaisser le taux du fret. La même intervention se produira pour amener les armateurs neutres à accepter la réduction de leurs tarifs, pour le transport de charbon.

La taxation du fret pour le transport du charbon sous pavillon national fait donc partie d'un ensemble de mesures qui seraient prises d'un commun accord entre les Gouvernements français et anglais, et auxquelles les autres Etats alliés paraissent devoir adhérer.

Au nom de la Commission des Douanes du Sénat, M. Emile Aimond déposait, le 7 avril 1916, un avis favorable au projet de la Commission spéciale.

Le projet était adopté sans modification par le Sénat dans sa séance du 15 avril 1916, sous l'intitulé : « Projet de loi sur la taxation des charbons et la limitation des frets pour le transport de charbon sous pavillon français ».

Adopté également par la Chambre (séance du 21 avril 1916), après un rapport favorable présenté au nom de la Commission des Mines (18 avril) par M. A. Durafour, et un avis

favorable présenté au nom de la Commission du Budget (19 avril) par M. Louis Dubois, il est devenu la loi du 22 avril 1916, qui règle définitivement la matière. Son importance est donc capitale et il est indispensable de la citer entièrement.

LOI DU 22 AVRIL 1916

*sur la Taxation des charbons et la limitation des frets
pour le transport des charbons sous pavillon français (1)*

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER. — Des arrêtés du Ministre des Travaux publics pourront fixer, pour les charbons extraits des mines françaises, les prix de vente maxima au carreau des mines, un prix distinct étant établi pour chaque qualité ou pour chaque bassin houiller.

ART. 2. — Les mêmes arrêtés pourront fixer, pour chaque centre d'importation, les prix de vente maxima des charbons à l'importation.

En cas de recours contre ces arrêtés ou contre ceux fixés par l'article premier, la taxation sera exécutoire par provision.

ART. 3. — Pendant la durée d'application de la présente loi, il pourra être pourvu par voie de réquisition à l'approvisionnement en charbon de l'industrie privée et de la population civile.

Le droit de réquisition est exercé au nom des Ministres de la Guerre et des Travaux publics, par les soins de la Commission militaire des mines, instituée par arrêté du 17 août 1913, dans les formes et conditions prescrites par la loi du 3 juillet 1877 (2), modifiée par celle des 27 mars 1906 (3), et 23 juillet 1911 (4).

ART. 4. — Des décrets rendus sur la proposition des Ministres de la Marine et des Travaux publics pourront fixer les taux maxima du fret pour transport de charbon des ports anglais aux ports français

1. *Journal officiel*, 23 avril 1916, p. 3443.

2. *Bulletin des Lois*, XII^e série, 1877, Princ., 2^e sem., bull. 346, n^o 6115.

3. *Journal officiel*, 29 mars 1906, p. 1997.

4. *Ibid.*, 25 juillet 1911, p. 6202.

sous pavillon national, ainsi que des surestaries relatives aux mêmes transports.

ART. 5. — Toute infraction aux dispositions ci-dessus est passible des peines inscrites aux articles 479, 480 et 482 du Code pénal. Le tribunal pourra, en outre, ordonner que son jugement soit, intégralement ou par extrait, affiché dans les lieux qu'il fixera, et inséré dans les journaux qu'il désignera, le tout aux frais du condamné, sans que la dépense puisse excéder 500 francs.

ART. 6. — Les salaires moyens dans les mines ne pourront en aucun cas être inférieurs à ceux pratiqués en 1914 et 1915 pour les mêmes catégories d'ouvriers.

Toutes les prestations en nature, soit aux ouvriers, soit à leur famille, soit à des tiers, consacrées par les usages locaux, devront être respectées.

ART. 7. — La présente loi sera applicable à partir du quinzième jour qui suivra sa promulgation. Elle restera en vigueur jusqu'à une date qui sera fixée par décret, mais qui ne pourra être postérieure à l'expiration des trois mois suivant la conclusion de la paix (1).

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 22 avril 1916.

R. POINCARÉ.

Par le Président de la République :

Le Ministre du Commerce et de l'Industrie,
CLÉMENTEL.

Le Ministre des Travaux publics,
M. SEMBAT.

Le Ministre de la Marine,
LACAZE.

Le Ministre de la Guerre,
ROQUES.

Le Ministre des Finances,
A. RIBOT.

1. Par une loi du 14 novembre 1919, la validité de la loi du 22 avril 1916 a été prorogée « jusqu'à une date qui sera fixée par décret, mais qui ne pourra être postérieure au 31 décembre 1921 » (art. 1^{er}). *J. O.* du 16 novembre 1919).

Il est indispensable d'ouvrir ici une parenthèse pour rappeler que c'est en Angleterre qu'a pris naissance l'idée d'une limitation des prix du charbon fourni à la France et d'une réduction du taux des frets.

En effet, dans sa séance du 26 janvier 1916, la Chambre de Commerce de Cardiff votait les résolutions suivantes :

Qu'il est nécessaire pour la réussite de la guerre qu'une restriction immédiate soit apportée à la cherté du charbon et d'autres marchandises livrées à nos alliés par une réduction du taux du fret par mer, de Grande-Bretagne aux pays alliés, et par une limitation des prix du charbon et autres marchandises.

Que les mesures soient prises immédiatement pour augmenter le tonnage disponible, en diminuant le temps pendant lequel les navires réquisitionnés par l'Amirauté restent oisifs et en supprimant l'emploi des navires dans des commerces inutiles en temps de guerre ;

Que les frets maritimes devraient être limités par une loi, sur la base de la loi limitant le prix du charbon. Cette loi imposerait des pénalités à ceux qui affrèteraient au-dessus des limites, que les navires soient alliés ou neutres (on suggère que cette limite soit le double des taux payés en 1912 pour le même voyage, à la même date, et que le Gouvernement libère les armateurs du risque de guerre) ;

Que les charbons de soute devraient être refusés dans tous les ports britanniques aux navires neutres qui ne se conformeraient pas à la limitation britannique ;

Afin d'augmenter le tonnage disponible, le Gouvernement devrait :

1° donner la direction des navires réquisitionnés à leurs armateurs conformément aux lois et aux ordres de l'Amirauté, de même que la direction des chemins de fer est laissée à leurs administrateurs ;

2° refuser de laisser aller chez les neutres des plus grandes quantités de marchandises qu'avant la guerre ;

3° ne tolérer d'autres importations dans le Royaume-Uni

que celles des produits alimentaires, ou nécessaires pour la fabrication des munitions, y compris les poteaux de mines et les matières premières pour nos propres manufactures.

Le 8 mars 1916, les armateurs britanniques, réunis par M. Runciman, président du Board of Trade, adoptaient le principe d'une limitation des taux de fret de charbon à destination des ports français. Cette limitation a été établie en appliquant une réduction de 20 0/0 aux taux de fret pratiqués à cette même date du 8 mars.

Trois mois plus tard, le Board of Trade adressait aux associations de propriétaires de mines anglaises la lettre suivante (11 mai 1916), les invitant à limiter les prix du charbon vendu pour l'exportation en France :

M. Runciman me prie de vous informer que des représentations pressantes ont été faites auprès de moi par le Gouvernement français relativement aux prix actuellement cotés en France pour le charbon et qui ont atteint un taux tellement élevé que non seulement ils sont une source sérieuse d'embarras pour les industries françaises et autres entreprises, mais pèsent si lourdement sur les consommateurs privés qu'il est devenu nécessaire de prendre, de toute urgence, des mesures pour remédier à cette situation.

Par suite de ces représentations, M. Runciman s'est mis en rapport avec les armateurs de navires britanniques effectuant le transport du charbon en France, dans le but d'arriver à une limitation des taux de fret à destination des ports français. Les armateurs ont accueilli de façon favorable ses démarches et un arrangement a été conclu, aux termes duquel les taux de fret seront limités aux taux approximatifs en vigueur le 8 mars dernier avec une réduction de 20 0/0. Je vous remets ci-joint un tableau de ces tarifs qui entreront en vigueur le 1^{er} juin et s'appliqueront aux navires neutres aussi bien qu'aux navires alliés effectuant le trafic du charbon pour la France.

M. Runciman me charge encore de dire que son attention a été appelée sur l'augmentation continuelle du prix de

charbon pour l'exportation en France, et étant donné le fait que les cours pratiqués ont actuellement atteint des taux alarmants, M. Runciman pense qu'il est impérieux que des dispositions soient prises pour éviter que la France subisse cette augmentation considérable, et dans ce but, il désire la coopération des propriétaires de mines de charbon faisant le trafic d'exportation à destination de la France.

M. Runciman a contracté des arrangements avec le Gouvernement français, d'après lesquels il sera désigné, à l'avenir, un agent acheteur dans chacun des grands districts de charbon, pour les besoins français, pour prévenir toute concurrence entre les acheteurs pour compte français, et il serait très heureux si les membres de votre Association voulaient bien étudier les moyens permettant de limiter les prix du charbon vendu pour l'exportation en France aux prix pratiqués le 8 mars avec une réduction de 20 0/0, comme pour les taux de fret, projet d'après lequel, il pense que les propriétaires de mines trouveront le plus facile de coopérer, maintenant qu'il s'appliquera seulement aux ventes faites aux courtiers officiels français.

Si votre Association voulait étudier la question le plus rapidement possible, eu égard à son caractère d'extrême urgence pour la France, il serait heureux de la discuter avec vous si possible à 11 h. 30 jeudi, 18 mai, date à laquelle il espère qu'il vous aura été possible d'établir des propositions pour les lui soumettre.

Les taux suivants sont approximativement ceux pratiqués à la date du 8 mars, après déduction de 20 0/0 (1).

C'est dans ces conditions qu'est intervenu l'Arrangement du 23 mai 1916 entre les propriétaires de mines, exportateurs et armateurs de la Grande-Bretagne, pour régler, à partir du 1^{er} juin 1916, les livraisons de charbon faites en France en provenance d'Angleterre.

1 Voir ces taux dans le texte de l'Arrangement du 23 mai 1916 et aussi dans le décret du 27 mai 1916, *J. O.* du 28 mai 1916, p. 4730.

Nous donnons ci-dessous la traduction de cet arrangement anglais, en ce qui concerne du moins l'organisation de l'exportation (paragraphe III de l'Arrangement).

ARRANGEMENT ANGLAIS DU 25 MAI 1916

réglant, à partir du 1^{er} juin 1916, les livraisons de charbon faites en France en provenance d'Angleterre (1).

I. — L'accord ci après est basé sur le principe que, d'une part, les exportateurs, y compris les agents'acheteurs de maisons françaises et les propriétaires de mines vendant directement en France, ne se feront pas concurrence et ne chercheront pas à se faire donner des préférences et que, d'autre part, des dispositions seront prises en France pour qu'un importateur ne reçoive pas un traitement plus favorable que ses collègues.

II. — Aucune modification ne sera apportée aux contrats existants.

III. — Les exportateurs se chargeront d'obtenir les licences d'exportation, de conclure tous arrangements avec les charbonnages, les chemins de fer et les docks, de remplir les formalités de douane et de surveiller l'embarquement du charbon.

IV. — Les exportateurs, y compris les agents acheteurs pour des maisons françaises et les propriétaires de mines qui vendent directement aux acheteurs français, recevront une rémunération égale à 5 0/0 du prix f. o. b. avec un maximum de 4 sh. par tonne. Cette rémunération, ainsi que les droits d'embarquement ou les péages qui ne sont pas compris dans le prix f. o. b., ou les frais qui pourraient être engagés pour le mélange des charbons au moment de l'embarquement, ou pour la séparation dans les cales de charbons de diverses qualités, seront ajoutés au prix f. o. b. et payés par les acheteurs. Par exemple, actuellement les droits sur la Tyne de 1 1/4 d. par tonne ; sur la Clyde, 3 1/2 d. par tonne ; les droits de wharf à Cardiff, Newport et Port-Talbot sont de 2 d. par tonne et les droits de ports à Swansea de 2 3/4 d. par tonne.

1. Notice publiée par le Ministre des Travaux Publics, sous le titre : Fourniture de charbons à la France. Nous ne citons pas les paragraphes I et II de l'Arrangement anglais relatifs aux frets et au prix des charbons, les chiffres publiés n'ayant plus à l'heure actuelle qu'un intérêt purement historique.

V. — Pour faciliter les arrangements avec les charbonnages, l'affrètement des navires sera fait par les exportateurs pour le compte des acheteurs, le navire payant à tous les exportateurs $\frac{1}{3}$ du courtage de 5 0/0 sur le fret. En échange, les exportateurs prendront à leur charge les surestaries au chargement, mais ils ne seront pas responsables des surestaries dans les ports français.

VI. — Les exportateurs couvriront par une assurance pour le compte des acheteurs la somme facturée majorée de 10 0/0 ; ils paieront également les avances sur fret jusqu'à concurrence du tiers du fret estimé (à moins qu'un accord spécial ne soit intervenu).

VII. — La base de l'accord est le paiement comptant contre connaissance à Londres ou à Paris, au choix de l'exportateur ; si une entente intervient pour le paiement à terme, l'intérêt demandé ne sera pas inférieur à 1 0/0 au-dessus du taux d'escompte de la Banque d'Angleterre.

VIII. — Les exportateurs et propriétaires de mines de chaque district désigneront un Comité qui prendra le nom de « Comité local ». Les Comités locaux se tiendront en relation constante avec le Comité central français, qui leur donnera les instructions en ce qui concerne les livraisons à effectuer et l'ordre de priorité des commandes pour la France, les indications sur la situation des ports de débarquement, etc... Si des instructions précises ne sont pas données au Comité local, celui-ci répartira équitablement les commandes. Les Comités locaux répartiront le fret disponible dans leurs districts respectifs, mais les chartes-parties seront passées entre le propriétaire ou son courtier et l'exportateur affréteur. Chaque district déterminera le nombre et la composition de son Comité et, si nécessaire, nommera un Sous-Comité qui siégera alternativement pour assurer le fonctionnement du service.

Il sera institué un Comité central se composant du Comité exécutif d'exportateurs et d'un nombre égal de propriétaires de mines auquel les armateurs seront invités à s'adjoindre, en nommant un nombre de délégués égal à celui des propriétaires de mines ou exportateurs.

Afin d'assurer l'uniformité d'action, ce Comité central établira les règlements qui devront être suivis par les Comités locaux. Les membres de chaque district du Comité exécutif seront d'office membres de leur Comité local respectif.

IX. — Sous réserve de l'application de l'article 4 concernant la rémunération des exportateurs, les méthodes existantes continue-

ront à recevoir leur application en conformité des règles générales de ce projet, en ce qui concerne : 1^o les maisons françaises ayant des maisons en Angleterre, et pour les navires leur appartenant ou affrétés avant le 25 mai 1916 ; 2^o les maisons anglaises ou les mines exportant à leurs propres firmes en France ; 3^o les maisons françaises avec des agents acheteurs dans ce pays.

Les acheteurs français qui achètent à des exportateurs différents ou à un seul pourront indiquer au Comité français les exportateurs desquels ils avaient l'habitude de recevoir leurs approvisionnements et auxquels ils désirent que leurs commandes actuelles soient confiées.

Dans notre pays, les mesures parallèles aux précédentes ont été mises en force, mais par des voies et des procédés très différents. Alors qu'en Angleterre le Gouvernement avait fait appel au bon vouloir et à l'entente amiable des représentants des intéressés, en France, l'Administration procéda impérativement et inopinément par voie de décret, et elle n'appela aucun représentant de l'armement à participer à l'élaboration de la taxation. Un beau jour, les armateurs ont appris par le *Journal officiel* du 28 mai 1916, qu'un décret, limitant les frets du charbon, allait entrer en vigueur le 1^{er} juin, soit deux jours après. Ces frets ont en effet été taxés par le décret du 27 mai 1916 rendu en exécution des dispositions de l'article 4 de notre loi du 22 avril 1916, et qui concerne les contrats d'affrètement pour le transport des charbons entre les ports britanniques et les ports français de la Mer du Nord, de la Manche et de l'Océan.

Nous donnons ci-dessous le texte de ce décret.

DÉCRET DU 27 MAI 1916

concernant les contrats d'affrètement pour le transport des charbons entre les ports britanniques et les ports français de la Mer du Nord, de la Manche et de l'Océan (1).

Le Président de la République française.

Sur le rapport des Ministres de la Marine et des Travaux publics ;

Vu la loi du 22 avril 1916 ;

Vu le décret du 4 avril 1916 (2) ;

Le Conseil des Ministres entendu,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Les contrats d'affrètement pour le transport des charbons entre les ports britanniques et les ports français de la Mer du Nord, de la Manche et de l'Océan ne pourront être conclus à des prix, par tonne et par voyage, excédant ceux inscrits dans les tableaux ci-après (3).

Le taux des surestaries fixées par les chartes-parties ne pourra excéder :

Pour les bâtiments au-dessus de 1.000 tonnes : 2 fr. 12 par tonneau de jauge brute et par jour ;

Pour les bâtiments au-dessous de 1.000 tonnes : 2 fr. 46 par tonneau de jauge brute et par jour.

Le tarif des heures sauvées (despatch) sera égal à la moitié du tarif des surestaries, les chartes-parties devant prévoir le même nombre d'heures de déchargement pour des navires de dimensions et de catégories similaires.

Tous les prix ci-dessus sont calculés d'après le change de 28 fr. 20 la livre sterling et seront modifiés de plein droit suivant les variations du change.

ART. 2. — Les dispositions qui précèdent sont applicables à tous les bâtiments de 300 tonneaux de jauge brute naviguant sous pavillon national qui n'auront pas commencé leur chargement antérieurement au 1^{er} juin 1916.

1. *Journal officiel*, 28 mai 1916, p. 4730.

2. *Journal officiel*, 6 avril 1916, p. 2846.

3. Voir ces tableaux dans le *J. O.*, du 28 mai 1916 (suite du décret du 27 mai 1916).

ART. 3. — Les autorisations prévues par l'article premier du décret du 4 avril 1916 seront refusées à tous les bâtiments qui auraient chargé à des frets excédant les prix fixés par l'article premier du présent décret, ainsi qu'à ceux qui, affectés habituellement au transport des charbons entre la Grande-Bretagne et la France, se seraient, sans motif reconnu valable par le Ministre de la Marine détournés de ce trafic.

ART. 4. — Les Ministres de la Marine et des Travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal Officiel*.

Fait à Paris, le 27 mai 1916.

R. POINCARÉ.

Par le Président de la République,

Le Ministre de la Marine,

LACAZE.

Le Ministre des Travaux publics,

M. SEMBAT.

L'armement n'a pas été davantage tenu au courant des mesures qui s'élaboraient au Ministère des Travaux Publics (Bureau des Charbons) au sujet de la voie à suivre et des formalités à remplir par les armateurs consommateurs de charbons anglais. Ces formalités lui ont été révélées par le communiqué suivant que le Département des Travaux Publics a fait à la Presse le 11 juin 1916 :

« L'importation des charbons en France. — On nous communique la note suivante (1) :

« Pour permettre aux importateurs de bénéficier des accords (2) conclus entre les propriétaires de mines et exportateurs anglais, le Bureau des Charbons (Ministère des Travaux Publics) délivre, à titre transitoire, des auto-

1. Reproduit d'après le journal *Le Temps* du 12 juin 1916.

2. Arrangement britannique du 25 mai 1916.

« risations d'importation pour les chargements à effectuer en
« juin et juillet.

« Les demandes sont adressées sur papier libre dans la
« forme commerciale ordinaire. Elles ne doivent pas dépasser
« l'importation moyenne faite par le demandeur pendant
« les mois d'avril et de mai.

« Les demandes d'importation sur août et septembre
« doivent être adressées avant le 20 juin au Bureau des
« Charbons. Elles sont rédigées sur des formules spéciales
« mises à la disposition des intéressés et transmises dans
« les conditions prévues d'accord avec les autorités
« anglaises ».

Autant que permettait de le comprendre le communiqué ci-dessus, ainsi que les notices imprimées délivrées par le Bureau des Charbons, les formalités susvisées paraissaient exigées seulement des entreprises de navigation qui importaient elles-mêmes d'Angleterre, les combustibles destinés à leur propre consommation.

Toutefois, des doutes s'élevèrent au sujet de cette interprétation, et finalement, il fut décidé que tous les armateurs sans exception, dont les navirés consommaient du charbon anglais pris en France (1), soit qu'ils importaient ce combustible et même soit qu'ils l'achetaient à des importateurs (négociants revendeurs) devaient s'astreindre aux formalités dont il s'agit.

Les prix de vente maxima des charbons par les importateurs furent d'autre part fixés par les arrêtés ministériels des 31 mai et 13 juin 1916. Une Commission avait été, en effet, instituée par un arrêté du 18 mai 1916 pour exécution de la Loi du 22 avril 1916. Cette Commission dénommée « Commission Centrale de Taxation des Charbons et des Frets » et présidée par M. Colson, Conseiller d'Etat, soumettait à l'approbation ministérielle, un rapport dressant le

1. Les formalités susvisées ne concernent donc pas les navires faisant leurs soutes dans les ports anglais.

tableau des prix maxima établis pour la vente des charbons à l'importation dans les ports. Nous ne donnerons pas la liste détaillée des prix ainsi établis, parue pour la première fois au *J. O.* du 1^{er} juin 1916, p. 4833. Ces prix se rapportaient à la première qualité de chacune des catégories énumérées. Pour les qualités inférieures, et pour les catégories non dénommées, les prix maxima devaient être déduits de ceux qui figurent au tableau pour la première qualité et pour les catégories les plus voisines avec les écarts répondant aux usages du commerce.

Un second arrêté fut pris le 15 juin 1916 (*J. O.* du 16 juin 1916, p. 5291) d'après un nouveau rapport de la Commission Centrale de taxation. Le nouveau tarif abaissait simplement de 10 francs les prix fixés par le tableau annexé à l'arrêté du 31 mai. Il ne s'agissait d'ailleurs là que d'une évaluation forfaitaire ; car, ainsi que le déclarait le Président de la Commission dans son rapport au Ministre : « A la date
« des derniers renseignements reçus par la Commission que
« vous avez instituée pour établir la taxe, il n'avait encore
« été débarqué dans les ports aucun chargement acheté et
« transporté aux prix résultant des accords qui ont limité
« les frets et le prix de vente du charbon en Angleterre, à
« partir du 1^{er} juin 1916. Avec les difficultés actuelles du
« chargement en Angleterre et du déchargement en France,
« il y a lieu de croire que les charbons pour lesquels les
« importateurs auront bénéficié des conditions nouvelles ne
« joueront encore qu'un rôle d'appoint dans les ventes de la
« deuxième quinzaine de juin ».

Les demandes de charbons importés en France étaient, d'autre part, contrôlées et visées par le « Bureau National des Charbons » de Paris qui transmettait les demandes acceptées au « Bureau des Charbons » de Londres (*French Coal Committee*), celui-ci devant les adresser pour exécution aux Comités locaux de chaque district (*Local Committee*). Une procédure était ainsi établie, dont nous n'exposerons pas le mécanisme d'ailleurs assez compliqué. Elle fut fixée

dans une notice publiée et distribuée le 19 juin 1916 par le Ministre des Travaux Publics (Bureau des Charbons) sous le titre « Importation des charbons anglais ». Nous n'y faisons ici une discrète allusion que pour donner à cette réglementation sa place chronologique dans l'accumulation considérable et quelque peu touffue des décrets, circulaires et instructions diverses organisant pendant la guerre le ravitaillement en combustibles minéraux.

Pour en revenir donc aux divers arrêtés fixant les prix maxima pour la vente des charbons à l'importation, nous mentionnerons l'arrêté du Ministre des Travaux Publics en date du 29 juin 1916 (*J. O.* du 30 juin 1916, p. 5721) qui abroge celui du 15 juin précédent, dont il réduit notablement les tarifs. Vint ensuite l'arrêté du 8 août 1916, qui n'introduit dans l'échelle des tarifs établis par le précédent, qu'un petit nombre de modifications. En revanche, il complète ce dernier en y ajoutant de nouvelles catégories de charbon (notamment le groupe des charbons travaillés en France à l'importation) auparavant non taxées.

Les différents arrêtés ministériels ainsi pris depuis la mise en vigueur de la Loi du 22 avril 1916 pour déterminer les prix maxima de vente à l'importation se référaient à un prix global, tous frais compris. Mais les prix maxima furent rapidement dépassés par les prix de revient. Par suite de la guerre sous-marine, en effet, le prix des transports maritimes avait augmenté progressivement d'une façon considérable; et on avait été conduit à taxer le fret à des taux très différents suivant la nationalité des navires, de sorte que le prix du transport maritime pouvait varier du simple au triple et même davantage, suivant que le bateau était allié ou neutre, au voyage ou en time-charter.

Il devenait donc impossible de respecter les maxima fixés pour les prix de vente. C'est alors qu'un nouvel arrêté du 8 mai 1917 (*J. O.* du 9 mai 1917) intervint. Il déterminait, pour chaque groupe de ports britanniques, un montant des

frais de transport par mer, comprenant le fret, les assurances et les surestaries; au cas où la somme réelle de ces frais aurait été supérieure à ce chiffre de base, ce dont il devait être justifié, l'importateur était autorisé à augmenter de la différence les prix fixés par l'arrêté précité du 8 août 1916. Cet arrêté du 8 mai 1917 a ainsi permis de faire état du prix réel de revient du fret, mais il conduisait à des calculs compliqués qui n'étaient pas abordables pour la plupart des consommateurs de charbon. Une nouvelle réglementation a dû en conséquence, être mise à l'étude et a abouti à l'arrêté du 15 juin 1918 paru au *J. O.* du 17 juin 1918 (annexe I).

Mais, avant de donner un aperçu de la nouvelle réglementation que mettait en vigueur l'arrêté du 15 juin 1918, nous devons ouvrir une parenthèse et indiquer sommairement les mesures administratives autres que les arrêtés ci-dessus mentionnés, prises par le Gouvernement français relativement à la taxation des charbons à l'importation et des frets de charbon. Dans cet ordre d'idée, nous citerons les documents suivants :

Instructions du 22 mai 1917 du Directeur du Bureau National des Charbons relatives à l'importation des charbons étrangers. — (*J. O.* du 22 mai 1917, p. 4066). Ces instructions déterminaient les conditions auxquelles pourraient être délivrées les licences d'importation.

Avis du Ministre des Finances du 10 juillet 1917 aux importateurs de charbon. — (*J. O.* du 10 juillet 1917, p. 5.304). Cet avis prévoyait en vue de faciliter le règlement des achats de charbons en Angleterre, l'intermédiaire de la Banque de France qui aurait pour effet de canaliser les demandes de change motivées sur de tels paiements.

Instructions générales du Bureau National des Charbons du 12 juillet 1917 sur la répartition et la distribution des charbons. — Nous en parlerons plus longuement lorsque nous aborderons l'étude générale du contingentement.

Circulaire du Bureau National des Charbons du 31 juillet 1917. — Elle organisait, au point de vue purement matériel, le règlement des achats de charbon en Angleterre dans les conditions prévues par l'Avis du 10 juillet 1917 ci-dessus.

Instructions du Bureau National des Charbons du 31 août 1917 pour l'octroi des autorisations d'importation. Elles complètent celles du 12 juillet précédent.

Circulaire du Bureau National des Charbons du 30 septembre 1917 relative aux conditions générales de paiement des charbons de foyers domestiques livrés dans les ports de France (prix f. o. b., transport maritime, frais spéciaux, primes de compensation, suppléments, etc.).

Arrêté du Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre du 6 octobre 1917 instituant une Commission centrale de contrôle des prix des charbons d'importation. Cet organisme hériterait d'une partie des attributions antérieurement dévolues à la Commission centrale de taxation, créée par Arrêté du 18 mai 1916, et désormais réduite à l'examen des questions concernant le prix du charbon des mines françaises.

Instructions du Bureau National des Charbons à ses délégués dans les ports du 5 novembre 1917 sur le paiement des comptes aux importateurs et le règlement définitif des factures.

De son côté, le Gouvernement britannique prit dans le même sens des mesures administratives concernant l'exportation en France des charbons anglais. Nous allons les résumer rapidement.

L'arrangement franco-britannique relatif à l'exportation des charbons anglais en France se limitait d'abord, comme nous l'avons fait observer, aux expéditions à destination des ports de la Mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique ; plus tard, il a été étendu aux expéditions vers les ports français de la Méditerranée et les ports italiens. Telle est

la portée du *Règlement anglais du 21 octobre 1916* (1), mis en vigueur à compter du 30 octobre suivant. Des tarifs de fret ont été fixés à cette occasion. Nous ne les reproduirons pas.

Les taux de frets résultant des dispositions combinées des règlements de mai et d'octobre 1916 n'ont point été modifiés en ce qui concerne les expéditions sur navires britanniques. Il n'en a pas été de même des frets de transport par navires neutres, qui ont fait au contraire l'objet de trois majorations successives. Par rapport aux taux primitifs (de mai ou d'octobre 1916 suivant les ports considérés) l'augmentation a été la suivante à chacune de ces étapes (2).

	Ports français	
	Mer du Nord Manche Atlantique	Méditerranée
Tarif du 27 janvier 1917.	20 0/0	50 0/0
— du 12 février 1917	50 0/0	50 0/0 plus 12/—
— du 5 avril 1917		} les taux fixes sont supprimés
(Brest et ports plus au Nord) .	50 0/0 plus 12/—	
— du 5 avril 1917		
(Ports au Sud de Brest) . .	50 0/0 plus 18/—	

L'Ordre Exécutif du 5 avril 1917 n'a point, comme on peut s'en rendre compte, fixé de nouveaux taux pour les ports français de la Méditerranée, mais renoncé, en ce qui les concerne, à toute tarification permanente. Il a jugé préférable de donner tous pouvoirs aux Comités locaux pour négocier dans chaque espèce particulière avec les courtiers, aux conditions les plus avantageuses, sous réserve d'approba-

1. Nous croyons devoir rappeler que la taxation des frets de charbon dans le trafic franco-anglais concernait seulement les frets de navires à vapeur. Pour les voiliers, il y avait seulement en pareille matière des pratiques administratives, restreintes d'ailleurs aux ports de la Manche et de la Mer du Nord.

2. Quand un navire avait deux destinations successives, une augmentation équitable de fret devait être accordée par les Comités locaux.

tions par le Comité Exécutif des tractations intervenues.

Avant l'intervention de cette décision, les Instructions du 19 décembre 1916 avaient déclaré que les ports français de la Méditerranée et les ports italiens non compris dans le tableau annexe seraient eux aussi admis au bénéfice de l'arrangement du 23 mai-21 octobre 1916 ; les frets afférents à ces ports devaient être déterminés au plus juste prix, par le Comité Exécutif, d'accord avec les Comités locaux.

Pour les ports français de la Mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique, le tarif du 3 avril 1917 a maintenu la diminution de 1/— à la tonne au profit des navires de plus de 2.500 tonnes deadweight qui ne dépassent pas Brest (limite du Home Trade) La majoration de 1/— à la tonne imposée par l'Arrangement du 25 mai 1916 aux vapeurs de moins de 1.000 tonnes deadweight est portée à 1/6. Enfin les vapeurs de moins de 300 tonneaux de jauge brute, non compris dans l'Arrangement susdit, y sont désormais soumis, mais sont assujettis à une majoration supplémentaire (sans préjudice de la précédente) fixée à 5/— par tonne deadweight.

D'autre part, le taux d'affrètement à temps des navires neutres a été limité comme suit par le Comité exécutif :

Instructions du 25 janvier 1917 : navires d'une portée en lourd égale ou inférieure à 1.000 tonnes : 49/6 par mois et par tonne deadweight.

Instructions du 27 janvier 1917 : navires d'une portée en lourd égale ou inférieure à 1.000 tonnes : 52/6 ; supérieure à 1.000 tonnes : 47/6.

Instructions du 20 février 1917 : vapeur de moins de 300 tonnes de jauge brute : supplément de 10/—.

Dans ces différents cas, si le taux de l'assurance contre le risque de guerre excède 1 0/0 par mois, le complément de prime par rapport à ce chiffre est à la charge de l'acheteur de charbon.

Ordre du 16 mai 1917. — Substitue le tarif dégressif suivant aux bases ci-dessus : par tonne de portée en lourd et par mois jusqu'à 500 tonnes : 63/— ; de 501 à 1.000 tonnes :

60/— ; de 1.001 à 1.800 tonnes : 55/— ; de 1.801 à 2.500 tonnes : 52/6 ; de 2.501 à 4.000 tonnes : 50/— ; de 4.001 à 5.000 tonnes : 48/9 ; au delà de 5.000 tonnes : 47/6. L'affrètement a droit à la bonification habituelle de 2 1/2 0/0. L'affrètement sera soumis à l'approbation de l'Inter-Allied Chartering Executive Committee. Enfin la clause ci-dessus relative à la prime d'assurance de guerre est maintenue.

Le taux maximum d'affrètement en time-charter des navires britanniques a été fixé de la manière suivante :

Instructions du 26 juillet 1916 : vapeurs de 1.000 tonnes au plus : 42/— par tonne deadweight et par mois ; de 1.001 à 2.500 tonnes : 41/— ; de plus de 2.500 : 40/—

Instructions du 24 novembre 1916 : vapeur de moins de 300 tonneaux de jauge brute : 52/— par tonne deadweight et par mois.

L'affrètement a lieu sur la base de la Baltimore Form. Il est sujet à l'approbation des « Comités locaux pour l'approvisionnement en charbon de la France et de l'Italie ».

Plus tard, des instructions relatives à la vente du charbon ont été publiées par le Contrôleur des mines de charbon, d'abord en date du 28 juin 1917, puis, pour modification des précédentes, en date du 12 octobre 1917.

Citons également sans qu'il soit nécessaire de les commenter :

1° les clauses de guerre qui s'appliquent suivant décision du Central Executive Committee, en date du 8 décembre 1916, aux affrètements à destination de la France du Nord et de l'Atlantique ;

2° les instructions et règlements supplémentaires formulés par la même autorité, à des dates variables ;

3° le memorandum du Board of Trade, en date du 14 mars 1917 aux Comités locaux pour l'approvisionnement en charbon de la France et de l'Italie ;

4° la décision du Comité d'exportation des charbons (*Coal exports committee*) relative à l'indication des ports de déchargement dans les licences pour la France (14 mai 1917).

Les accords franco-anglais relatifs à la taxation des frets de charbon s'appliquant non seulement aux navires français et anglais, mais également aux navires des autres nations alliées et neutres affectés à la flotte charbonnière ont été sensiblement modifiés à la date du 1^{er} mai 1918. Les différentes dispositions de cette nouvelle réglementation visaient, outre la taxation des frets de charbon au voyage ou au temps, les obligations imposées aux armateurs relativement aux cargaisons de retour et les conditions de l'assurance sur corps contre les risques de guerre.

Notons en particulier, pour les vapeurs alliés et neutres d'une portée en lourd de plus de 1.500 tonnes, apportant des cargaisons de charbon dans les ports français situés au sud de l'embouchure de la Vilaine et de la Méditerranée, de prendre, en retour, des cargaisons de minerai d'Espagne ou de Méditerranée à destination du Royaume-Uni. Il était admis quelques exceptions, mais les vapeurs exempts de l'obligation de prendre en retour des cargaisons de minerai d'Espagne ou de Méditerranée à destination du Royaume-Uni devaient toutefois prendre des chargements de poteaux de mines pour l'Amirauté anglaise ou de résidus de pyrites, lorsque de tels chargements étaient disponibles.

Nous ne nous étendrons pas davantage sur ces questions d'affrètement qui sortent du cadre de notre ouvrage. La plupart des textes s'y rapportant ont paru au *J.O.* du 27 mai 1918, (p. 4630 et suivantes). Certaines règles résultaient d'autre part de la pratique des Commissions inter alliées (1).

Nous devons toutefois mentionner ici que les navires français affectés à la flotte charbonnière ont été tenus à l'écart de la réquisition générale pendant les deux premiers mois de son application.

Le 13 mai 1918, le Commissaire aux Transports Maritimes

(1) Voir à ce sujet la brochure publiée par le Service de la flotte charbonnière au Commissariat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande sous le titre suivant : Application à la flotte charbonnière du schème franco-anglais du 1^{er} mai 1918.

et à la Marine Marchande faisait paraître au *J. O.* p. 4172, sous la date du 9 mai, un contrat provisoire type « pour l'exécution avec convention amiable de la réquisition des navires français affectés à la flotte charbonnière ». Aux termes d'une circulaire du 27 mai, et d'une lettre adressée le même jour aux armateurs intéressés, l'établissement de ce contrat était une conséquence des accords franco-anglais du 1^{er} mai. Il avait pour but de concilier le régime de la réquisition générale, dans lequel le Gouvernement prend à sa charge l'assurance sur corps contre les risques de guerre, avec les nouveaux tarifs des frets de charbon qui laissent cette assurance au destinataire de la cargaison.

Le contrat provisoire type qui faisait abstraction du mécanisme financier de la réquisition générale et qui conservait aux armateurs le bénéfice des frets taxés, mettait à la charge du Gouvernement l'assurance sur corps des risques de guerre, et se référait pour l'indemnisation en cas de perte, à l'article 12 de la charte-partie type du 13 mai 1918. Mais le destinataire de la cargaison acquittait sous forme d'un versement forfaitaire, les primes de cette assurance.

Malgré les considérations invoquées pour l'établissement d'un contrat spécial en vue de l'application de la réquisition générale des navires charbonniers, certains de ces navires ont été également placés, soit sous le régime de la charte-partie type du 13 mars 1918, soit sous celui de la loi du 3 juillet 1917.

Il nous reste maintenant à étudier le régime de la péréquation des frets établi par l'arrêté du 15 juin 1918 (*J. O.* du 17 juin, p. 5242), auquel nous avons déjà fait allusion.

La limitation des frets de charbon comportait, en effet des écarts sensibles dans le prix de revient de la tonne de charbon importée, suivant que le chargement avait été fait sur voilier ou sur vapeur, ou suivant le régime d'affrètement. C'est pour introduire l'unité dans le prix de revient de la tonne de charbon importée que le Ministre de l'Armement et

des Fabrications de Guerre a établi, par l'arrêté du 15 juin, un système de compensation des frets. A partir du 1^{er} juillet 1918, toute tonne de charbon importée dont le transport revenait à un prix supérieur ou inférieur au tarif annexé à l'arrêté donne lieu à un reversement ou à une perception suivant les cas, par les soins d'une Chambre de Compensation fonctionnant sous le contrôle du Bureau National des Charbons. Comme l'arrêté du 15 juin prévoyait, d'autre part, un barème de limitation des frais divers grevant le charbon, soit en France, soit en Grande-Bretagne, y compris les frais généraux et le bénéfice des importateurs, il s'ensuivait que le prix de vente ne devait pas dépasser le total des éléments taxés (prix d'achat, prix compensé du transport maritime, frais divers tarifés) augmenté des frais de stockage, de transport et de réexpédition justifiés.

Le but qu'on s'était proposé était également d'établir une réglementation qui, dans une matière aussi complexe et ardue, fût aussi simple que possible, et permit à chaque consommateur de vérifier immédiatement la concordance des factures produites par son fournisseur avec les tarifs fixés.

Il devait résulter d'ailleurs de ces tarifs, une très réelle diminution sur les prix généralement pratiqués ; à condition, que de leur côté, les consommateurs se fassent un devoir de ne jamais payer plus cher que le prix fixé. La réglementation générale de la répartition et de la distribution des charbons en vigueur depuis juillet-août 1917 et dont l'application était strictement surveillée par les représentants du Bureau National des Charbons dans les mines et dans les ports avait dû, en effet, convaincre tous les consommateurs que ce n'était pas par des offres déraisonnables de prix qu'ils pourraient augmenter la part de charbon — le contingent — à eux attribuée par le Bureau National des Charbons.

Le partage des quantités disponibles de charbon, soit français, soit anglais, entre les différentes catégories de consommateurs était opéré suivant des vues d'ensemble par le B. N. C. et les expéditions ne se faisaient, soit des mines,

soit des ports, que conformément à cette répartition. Le fait, pour un consommateur, d'offrir un prix plus élevé que le prix taxé, ne pouvait donc lui procurer aucun passe-droit et n'avait d'autre résultat que de favoriser la spéculation.

Les explications de détail nécessaires pour l'application du nouvel arrêté furent données dans une notice du B. N. C. en date du 1^{er} juillet 1918. Il y était spécifié notamment : « Dans les circonstances actuelles, c'est un devoir pour tout le monde, que de s'opposer à l'augmentation artificielle des prix du charbon, au seul profit des spéculateurs », et on ajoutait : « le Bureau National des Charbons veillera à la stricte application de la nouvelle taxation mais il doit pouvoir compter sur la collaboration absolue des consommateurs qui pourront d'ailleurs s'adresser à lui, comme il sera dit plus loin, pour faire vérifier les prix de facture.

Nous ne donnerons pas ici le texte même de l'arrêté du 15 juin 1918, mais les commentaires qui vont suivre en préciseront suffisamment et l'esprit et la portée.

Les accords franco-britanniques, confirmés par un décret du 14 janvier 1917 (*J. O.* du 16 janvier 1917), avaient interdit l'achat en Angleterre à un prix comprenant à la fois le coût de la marchandise et le fret, c'est-à-dire avaient interdit les marchés caf (coût, assurance, fret) (1); on s'était proposé ainsi de restreindre la spéculation en obligeant les vendeurs et les acheteurs à distinguer dans leur prix de revient, le prix de la marchandise d'une part, et le prix du transport maritime d'autre part.

Ces dispositions des accords franco-britanniques et de la réglementation française conduisaient, dans le nouvel arrêté de taxation, à décomposer le prix du charbon suivant ses éléments constitutifs, à savoir :

- A. — Le prix d'achat du charbon en Angleterre ;
- B. — Le prix du transport maritime d'Angleterre en France ;

(1) En anglais *cif* (*cost, insurance, freight*).

C. — Les frais divers de déchargement, manutentions à l'arrivée, ainsi que les frais généraux et le bénéfice de l'importateur ;

D. — Le cas échéant, lorsque les charbons subissaient une préparation spéciale en France (exemple : concassage d'antracite, agglomération de fines, criblage de charbon) les frais de cette préparation ;

E. — Enfin, si la vente n'était pas faite au port même d'importation, à quai, sur wagon ou sur péniche : les frais de stockage, de transport et de réexpédition dûment justifiés.

L'arrêté du 15 juin 1918 fixait les règles générales à suivre pour la détermination du prix de chacun de ces éléments.

Le principe appliqué était le suivant :

Le prix du charbon en Angleterre (élément A) et le prix du fret (élément B) devaient entrer dans la facture exactement pour les chiffres fixés par l'arrêté. Au contraire, l'arrêté ne fixait pour les frais divers (élément C) que des maxima susceptibles de rabais suivant conventions particulières entre acheteurs et vendeurs.

Il en était de même en ce qui concernait les frais de préparation spéciale (élément D) variables suivant les circonstances. Quant aux dépenses de stockage, transport et réexpédition (élément E) elles devaient être dûment justifiées et la plupart du temps elles étaient d'ailleurs déjà tarifées officiellement.

Nous examinerons successivement chacun de ces éléments.

En ce qui concerne le prix du charbon, l'article 2 de l'arrêté rappelait que :

« Le prix d'achat du charbon franco-bord en Grande-Bretagne est déterminé par des tarifs officiels fixés par le gouvernement britannique dont les intéressés pourraient prendre connaissance au B. N. C. ou à ses annexes dans les ports ».

C'est ce prix officiel de taxation qui devait entrer en ligne de compte dans la facture (élément A).

Les autorités anglaises (*Coal Controller*) avaient taxé officiellement le prix des charbons à l'exportation et la dernière taxation (*schedule*) à cet égard portait la date du 31 janvier 1918. Une majoration uniforme de 2 schellings 6 pences venait d'autre part d'être rendue applicable à ce tarif à compter du 24 juin 1918 (1).

Ces prix ne devaient comporter ni rabais, ni augmentation.

Il y a lieu de remarquer que les importateurs devaient payer aux exportateurs une commission de 5 0/0 du prix du charbon avec maximum de 1/— par tonne. Cette rémunération était assez couramment ajoutée au prix même du charbon. Il ne devait plus en être ainsi à l'avenir, la dépense correspondante étant comprise dans les frais divers (élément C) que les importateurs pouvaient réclamer au consommateur.

Les prix de la *schedule* anglaise étaient des prix fob (*free on board*), c'est-à-dire comprenant la mise à bord de la marchandise. Toutefois, certains frais, pour le mélange des charbons au moment de l'embarquement et certains droits de wharf, etc... venaient parfois s'ajouter à ce prix mais les consommateurs n'avaient pas à en tenir compte, car ces dépenses étaient également remboursées aux importateurs, dans les frais divers.

En définitive, le consommateur ne devait pas admettre dans une facture de charbon, pour l'élément A, un prix autre

(1) En réalité, la majoration apportée aux charbons anglais à dater du 24 juin 1918, s'élevait à 5/— car les prix portés à la *schedule* du 31 janvier 1918 comportaient une réduction de 2/6 pour les charbons destinés à la France et à l'Italie ; cette réduction se trouvait dorénavant supprimée, et, en outre le tarif était augmenté de 2/6 soit au total, une augmentation de 5/— comme il est dit ci-dessus (Une nouvelle majoration de 2/— à partir du 8 juillet 1918 devait être ajoutée à l'augmentation ci-dessus de 5/—).

que celui résultant de la taxation anglaise (1). Pour s'assurer de cette conformité, il pouvait, comme l'indique l'arrêté, prendre connaissance de la taxation au Bureau National des Charbons ou à ses annexes dans les ports. Il est signalé d'ailleurs, que les mines anglaises délivraient pour chaque envoi « un certificat d'origine » sur lequel était portée la qualité précise expédiée, correspondant à un prix déterminé du tarif; les importateurs, si le prix qu'ils appliquaient était contesté, pouvaient dès lors produire le certificat d'origine et justifier ainsi de la qualité des produits livrés.

En ce qui concerne le prix du fret, l'article 3 de l'arrêté posait le principe que, dorénavant, le prix du transport maritime serait fixé pour le consommateur à des chiffres fermes portés sur le tableau B annexé audit arrêté. C'est en somme cette disposition qui constituait la partie essentielle de la nouvelle réglementation.

En effet, la difficulté, pour le consommateur, de vérifier les prix réels du fret avait jusqu'alors rendu inopérantes les réglementations antérieures.

Le nouveau régime prévoyait que le consommateur n'aurait jamais à s'occuper de ces questions complexes de règlement de fret et qu'il lui suffirait de s'assurer que la dépense portée de ce chef dans le prix de vente du charbon était égale, sans majoration ni diminution, à celle prévue par le tableau B de l'arrêté. C'était à une Chambre de Compensation, composée d'importateurs et de consommateurs spécialistes en ces matières, que devait incomber le soin de vérifier les prix réels du transport maritime, de s'assurer que ces prix étaient

(1) Les seules exceptions à cette règle, exceptions d'une application d'ailleurs assez rare, étaient les suivantes :

a) Embarquement du charbon dans un port autre que celui desservant normalement la mine. — Le supplément de transport était à la charge de l'acheteur.

b) Criblage au port d'embarquement. — Un supplément était dû pour cette opération.

Des justifications précises devaient être fournies par les vendeurs, dans ces trois cas.

bien conformes à la réglementation et aux accords franco-britanniques et, enfin de verser à l'importateur ou de toucher de lui l'écart entre le prix réel de revient et le prix compensé, c'est-à-dire celui figurant au tableau B.

Le consommateur se trouvait donc entièrement déchargé des difficultés qu'il pouvait éprouver pour la vérification des frets et ces difficultés se trouvaient reportées sur la Chambre de Compensation qui, grâce aux spécialistes la composant, serait mieux qualifiée pour les résoudre et qui fonctionnerait sous le contrôle étroit de l'Administration (Bureau National des Charbons).

Il est inutile d'exposer ici par le menu le fonctionnement intérieur de cette Chambre de Compensation.

On indiquera toutefois que les importateurs ne pouvaient introduire du charbon en France que s'ils étaient munis d'une autorisation d'importation délivrée par le Bureau National des Charbons. Ce dernier n'accordait cette « licence » que si l'importateur prenait l'engagement de se soumettre à la compensation.

D'autre part, la Chambre de Compensation s'était constituée sous la forme d'une Société commerciale à capital variable et avait soumis ses statuts au Ministre de l'Armement ; elle lui avait soumis également le règlement intérieur spécifiant les règles à suivre pour les règlements des écarts entre le fret réel et le fret compensé.

La Chambre de Compensation n'était donc, en définitive, qu'un organe auxiliaire d'administration qui ne faisait aucun bénéfice commercial, l'intérêt des actions étant limité, mais dont l'intervention permettait l'application des procédés commerciaux de règlement (chèques, etc.) et donnait une plus grande souplesse au fonctionnement de la compensation.

Il est superflu de faire remarquer que, si les importateurs étaient tenus de facturer exclusivement le prix compensé tel qu'il était porté à l'arrêté, ils n'étaient, en définitive, nullement lésés puisque la Chambre de Compensation

leur remboursait le supplément de dépense afférent aux transports maritimes et, d'autre part, ils ne faisaient pas de bénéfice abusif lorsque le prix du transport maritime était inférieur au prix compensé, puisque dans ce cas, ils devaient reverser à la Chambre de Compensation l'écart entre ce qu'ils avaient touché du consommateur et ce qu'ils avaient réellement payé.

En ce qui concerne les frais divers, ils étaient fixés par le tableau C et comprenaient, comme le dit l'arrêté : « Tous les éléments du prix de vente, en dehors de la valeur « du charbon franco-bord et du prix compensé du fret ».

Les chiffres fixés au tableau C étaient des maxima qui ne devaient jamais être dépassés sous quelque prétexte que ce soit. Ils comprenaient, en particulier, les frais généraux des importateurs et leur bénéfice. Ils avaient été calculés assez largement pour pouvoir, en cas de fourniture importante, comporter des rabais qu'il appartenait à chaque consommateur d'obtenir de son fournisseur.

Cet élément, en somme, était le seul élément variable, puisque le prix fob et le fret composé, portés dans les factures, devaient, obligatoirement être identiques, sans majoration ni minoration, aux tarifs réglementaires.

L'énumération des différents frais devant entrer dans cet élément C telle qu'elle était donnée par l'arrêté n'était pas limitative. On remarquera qu'elle comprenait, en particulier, la commission d'exportation, c'est-à-dire la commission de 5 0/0 du prix du charbon avec maximum de 1/— par tonne que les importateurs devaient payer aux exportateurs anglais et dont il a été question plus haut.

Un article de l'arrêté était, d'autre part, consacré aux charbons travaillés en France.

Nous signalerons seulement à ce sujet la disposition aux termes de laquelle, en ce qui concerne les agglomérés, « les usiniers seront, en outre, tenus de consentir, aux consommateurs qui en feraient la demande, l'application des

« tarifs de vente pratiqués pour les fournitures faites au « B. N. C. ».

Il résulte de cette disposition que le consommateur avait, en ce qui concerne l'achat des agglomérés fabriqués en France, le choix entre deux solutions :

Il pouvait, soit se contenter de vérifier que le prix facturé était inférieur au prix qu'auraient coûté les mêmes agglomérés fabriqués en Angleterre et importés en France ; c'est, en général, le parti auquel devaient s'arrêter les consommateurs de faible tonnage.

Il pouvait aussi demander à l'usine l'application des tarifs que cette dernière consentait au Bureau National des Charbons. Le B. N. C. était en effet, acheteur de boulets pour les foyers domestiques et de briquettes pour les battages et il a été amené à discuter en détail, et pour chaque usine, les prix de revient des agglomérés. Les tarifs dont il a fait usage sont assez compliqués, puisqu'ils devaient tenir compte, dans chaque cas, des transports accessoires entre les quais et l'usine, des dispositions intérieures des usines qui sont plus ou moins favorables à un rendement économique, en un mot, de la situation locale d'où il résultait que le prix de fabrication n'était pas le même dans tous les ports et pouvait même varier dans un même port d'une usine à une autre. Enfin, le prix du brai qui entre dans les formules du B. N. C. était également variable suivant les arrivages.

En somme, ce sont seulement les consommateurs de quelque importance qui pouvaient avoir intérêt à réclamer l'application du prix du B. N. C. et à se plier aux vérifications et aux calculs qu'il entraînait.

Quant aux gros consommateurs, ils pouvaient, comme par le passé, obtenir des usines des marchés à des prix spéciaux puisque les prix taxés par le tableau D étaient des maxima et pouvaient comporter des rabais au même titre et dans les mêmes conditions que les frais divers dont il était question plus haut (élément C).

En définitive, le prix d'une tonne de charbon à quai, sur wagon ou sur péniche résultait de l'addition du prix fob, du prix de fret compensé et des frais divers, le tarif fixé par les deux premiers étant ferme, tandis que celui fixé pour le dernier élément était un maximum.

Dans le cas où le charbon était vendu, non pas à quai, sur wagon départ ou sur péniche, mais rendu en un point quelconque du territoire français autre que le port d'importation, le prix devait être augmenté des frais de stockage, de transport et de réexpédition dûment justifiés (article 6).

Il était généralement facile aux intéressés de vérifier les frais des prix de transport et de réexpédition résultant de tarifs officiels. Quant aux frais de stockage et de reprise au stock, ils faisaient l'objet, dans chaque port, d'un tarif maximum mais qui pouvait comporter des réductions suivant conventions particulières.

Enfin, dans le cas où il apparaissait au consommateur que le prix de facture devait être révisé, il lui suffisait de s'adresser à la Commission de contrôle des prix des Charbons d'importation siégeant dans le port d'où provenait le charbon facturé. Cette Commission, dite Commission B, était présidée par le Délégué du Bureau National des Charbons.

Lorsqu'elles étaient saisies d'une réclamation, les Commissions B provoquaient toutes explications utiles de la part de l'importateur. Elles le priaient, notamment, de produire, s'il y avait lieu, les certificats d'origine et elles faisaient opérer, en tant que de besoin, les redressements nécessaires. Ces redressements avaient lieu, d'ailleurs, sans préjudice des sanctions judiciaires que pourrait comporter l'inobservation de la taxation officielle.

Il y a lieu, toutefois, de remarquer pour qu'aucune confusion ne se produise, qu'aux termes de l'article 7 de l'arrêté, les prix résultant des dispositions dudit arrêté « ne sont pas applicables aux charbons cédés, soit par les Groupements de consommateurs à leurs membres, soit par les Services publics chargés de contribuer au ravitail-

« lement du pays en combustibles. Le prix de vente de ces
« charbons pourra, en conséquence, être fixé sous le contrôle
« de l'Administration à des taux différents de ceux qui
« résulteraient de l'application du présent arrêté ».

Un consommateur faisant partie d'un Groupement ou ayant reçu son charbon, soit des Chemins de fer de l'Etat, soit du B. N. C. ne pouvait donc se réclamer des dispositions de l'arrêté. S'il avait une observation à faire sur le prix facturé, il devait s'adresser en premier lieu à l'organe dont il tenait sa livraison et ce n'est que si les difficultés persistaient qu'il lui appartenait de saisir l'Administration (Bureau National des Charbons) du différend.

A la date du 28 juin, le Bureau National des Charbons adressait à la Chambre de Compensation des frets charbonniers, instituée par l'arrêté que nous venons de commenter, des instructions pour son application.

Nous ne nous étendrons pas davantage sur le rôle de cette Chambre, qui était une Société Anonyme à capital variable, par conséquent une entreprise privée, sur les opérations de laquelle le Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre s'était toutefois réservé un contrôle dont les articles 6, 20, 21, 27, 28 et 37 des statuts donnaient la mesure.

La réglementation que nous venons d'étudier dura sans la moindre modification, jusqu'à la signature de l'Armistice. L'arrêt de la guerre sous-marine amena alors les pouvoirs publics à apporter quelques changements importants aux taux de taxation et de compensation des frets de charbon, ainsi qu'aux conditions de l'assurance sur corps des navires charbonniers. Ces modifications sont contenues :

1° dans un arrêté du 22 novembre 1918 (Armement) et un arrêté du 22 décembre 1918 (Reconstitution industrielle) ;

2° dans un arrêté du 28 novembre 1918 (Commissariat aux Transports Maritimes).

Ces textes modifient respectivement l'arrêté du 15 juin 1918

(Armement) et les dispositions de l'Accord franco-britannique du 1^{er} mai 1918 qui ont été publiés au *J. O.* du 27 mai.

L'arrêté (Armement) du 13 juin 1918 comportait, en effet, deux tableaux relatifs, l'un à la compensation du prix des transports maritimes des charbons, l'autre, à la compensation des frais divers applicables dans chaque port à la tonne de combustible.

L'arrêté du 22 novembre qui porte le titre : « Révision de la taxation fixée par l'arrêté du 13 juin 1918 pour les charbons d'importation et le transport des brais » (1) réduit les taux de taxation inscrits dans ces tableaux. La réduction est considérable pour le premier en raison de l'effondrement des taux de l'assurance contre les risques de guerre ; elle est sensible pour le second.

En outre, l'arrêté du 22 novembre prévoyait l'application du régime de la compensation au transport des brais destinés à l'agglomération et fixait les taux de cette compensation. Cet arrêté devait porter effet à partir du 1^{er} décembre 1918.

L'arrêté du 22 décembre 1918, rendu par le Ministre de la Reconstitution Industrielle sous le titre « Réduction des prix compensés du transport maritime des charbons, des agglomérés et des brais destinés à l'agglomération, entre les différents ports de la Grande-Bretagne et les divers ports de France » (2) réduisait de 10 francs par tonne, à dater du 1^{er} janvier 1919, les prix compensés du transport maritime des charbons, agglomérés et brais, tels qu'ils avaient été fixés par le précédent arrêté.

Enfin, en ce qui concerne la taxation des frets, l'arrêté (C. T. M.) du 28 novembre 1918 intitulé : « Modifications aux tarifs des frets au voyage et conditions d'assurance sur

1. *J. O.* du 23 novembre 1918, p. 10144 (Le titre de cet arrêté a été ainsi rectifié par errata parus au *J. O.* du 24 novembre 1918, p. 10151).

2. *J. O.* du 23 décembre 1918, p. 11030.

coque applicables aux navires de la flotte charbonnière » (1), modifie les dispositions des Accords franco-anglais du 1^{er} mai 1918, pour les vapeurs ne dépassant pas 400 tonneaux de jauge brute et pour les voiliers. Les tableaux correspondants sont donc annulés.

D'autre part, aux termes de l'arrêté du 28 novembre, l'Etat français prend à sa charge, jusqu'à nouvel ordre et gratuitement, l'intégralité des risques de guerre afférents aux navires charbonniers pour les transports de charbon, brai, briquettes et coke. Pour les navires de la flotte charbonnière transportant des cargaisons autres que : charbon, brai, briquettes, les taxes d'assurance sont réduites de moitié.

Les dispositions ci-dessus devaient être appliquées à toutes les cargaisons de charbon quittant l'Angleterre, à partir du 1^{er} décembre 1918. En fait, ces mesures avaient été mises en vigueur dès le début du mois de novembre 1918.

Cette situation persiste jusqu'en mai 1919. Le 28 mai 1919, le *Controller of Coal Mines* fait paraître de nouvelles instructions dénonçant, sans arrangement préalable avec nous, les Accords franco-anglais. Il décide qu'à partir du 1^{er} juin 1919, la limitation des prix des charbons destinés à l'exportation sera supprimée, les mines devant désormais vendre leur charbon à des prix qui ne seront pas inférieurs à ceux de la schédule, jusqu'alors considérés comme des maxima. Depuis ce jour, il n'existe plus aucune taxation des charbons anglais qui se vendent au cours spécial pratiqué en Angleterre, du charbon destiné à la France (en moyenne 40 sh. par tonne de plus que le charbon destiné à la consommation domestique anglaise). Les résultats de cette nouvelle pratique des Autorités anglaises sont, est-il besoin de le dire, désastreux pour notre pays. A titre documentaire, nous citerons par exemple que le meilleur charbon de Cardiff qui était taxé avant le 1^{er} juin 1919 à 40 sh. fob. atteint,

1. *J. O.* du 1^{er} décembre 1918, p. 40373.

le 19 janvier 1920 des prix oscillant entre 107 et 110 sh.

Les importateurs sont, dès lors, autorisés à traiter au mieux avec leurs correspondants anglais. Par une circulaire du 30 mai 1919, adressée à ses délégués dans les ports, le Bureau National des Charbons prescrit seulement de modifier dans le sens ci-après le facteur A représentant le prix fob dans la décomposition du prix unitaire. Les importateurs seront autorisés à ajouter au prix de taxation de la schedule, la différence entre ce prix et celui qu'ils auront réellement payé.

Pour jouir de cette latitude, ils auront à envoyer au B. N. C. au moment du départ d'Angleterre de chaque cargaison les renseignements suivants : nom du navire, date de départ et port d'embarquement, tonnage et nature du combustible, prix fob prévu à la schedule et prix fob consenti, commission consentie à l'exportateur.

Ils pourront ultérieurement être appelés à justifier ces renseignements par la production des factures correspondantes.

En outre, lorsqu'il s'agira de cargaisons importées pour le compte de consommateurs qui leur auront confié des licences à réaliser, ils auront, bien entendu, à prendre les ordres de leurs mandants avant de traiter. Toutefois, si les importateurs venaient à pratiquer des prix manifestement excessifs et dont le taux ne pourrait être justifié par l'avance générale du marché, le B. N. C. se réserve d'intervenir auprès d'eux et de prendre à leur égard toutes mesures que comporterait leur attitude.

En ce qui concerne l'élément B, représentant le fret compensé, il fut lui-même troublé par une nouvelle dénonciation de la part des Autorités britanniques, qui en juillet 1919 suppriment la limitation des frets résultant du schème franco-anglais du 1^{er} mai 1918.

La Chambre de Compensation ne compense plus, dès lors, le prix réellement payé tel qu'il résultait de l'accord, mais établit son compte de compensation sur les prix anciens de

limitation, aux taux fixés par les Instructions ministérielles du 1^{er} mars 1919 portant le titre suivant : « Tarif des frets maxima suivant l'Acte de limitation 1918, n° 504, du 1^{er} mai 1918, publié au *J. O.* du 27 mai 1918, tarif modifié, d'abord par l'Acte de limitation 1918, n° 1014, du 30 juillet 1918, puis par l'Arrêté du 28 novembre 1918 de M. le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande, publié au *J. O.* du 1^{er} décembre 1918, et complété par l'Acte de limitation 1919, n° 19, du 15 janvier 1919 ».

Un arrêté du 7 août 1919 (R. I.), paru au *J. O.* du 12 août 1919, vient fixer, d'autre part, le mode de calcul du prix maximum des charbons d'importation d'origine anglaise. Des modifications notables ont été apportées à l'élément A et à l'élément C pour permettre de tenir compte d'une part de la suppression des prix fixes anglais et, d'autre part, pour extraire de l'élément C un certain nombre de frais payés en monnaie anglaise et pour lesquels il convient de tenir compte désormais des variations du change.

Le point important à noter d'ailleurs dans la rédaction de cet arrêté est la partie qui concerne l'élément B. Cette rédaction a été nécessitée par le fait que les affrètements étant devenus entièrement libres, il était impossible de maintenir aux affrètements faits à n'importe quel prix le privilège de la compensation complète. La Chambre de Compensation devait, dès lors, appliquer les chartes conclues sans avoir égard ni au pavillon, ni au prix, ni à la durée. Rien n'est, en principe, changé aux taux des frets compensés ; mais si un importateur croit devoir affréter à des prix supérieurs aux anciens taux de limitation, il a à supporter ou à faire supporter par ses clients la différence qui ne sera pas comprise dans les opérations de la Chambre de Compensation des frets.

D'autre part, à partir du 15 octobre 1919, la Chambre de Compensation cesse de payer les surestaries des frets charbonniers, lesquels sont à la charge du consommateur ; cette disposition étant applicable, non seulement aux navires

affrétés au voyage, mais aussi aux navires exploités en time-charter.

La situation de la caisse de la Chambre de Compensation s'aggrave de jour en jour. Aussi est-il décidé qu'à partir du 1^{er} décembre 1919 les prix compensés fixés par l'Arrêté ministériel du 22 décembre 1918 pour le transport maritime des charbons et des agglomérés importés du Royaume-Uni seront augmentés de 30 francs par tonne (Arrêté du 10 décembre 1919, R. I.).

Enfin, la Chambre de Compensation des frets charbonniers cesse ses opérations à partir du 31 décembre 1919 suivant décision du Ministre de la Reconstitution Industrielle fixée par un arrêté du 29 décembre 1919. Cet arrêté portant dissolution de la Chambre de Compensation des frets charbonniers s'appuie sur les statuts de cette Chambre, approuvés par lettre du 23 mai 1918 du Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre et notamment sur les articles 4, 40 et 41.

Nous citerons ici, à titre documentaire, un exemple montrant les effets néfastes qu'eurent sur le cours du fret les mesures prises par les autorités britanniques depuis juillet 1919. Le fret taxé, par l'accord du 1^{er} mai 1918 et modifications ultérieures était, en effet, de Cardiff à Rouen, pour un navire de 2.500 tonnes de 22 sh. 6. A l'heure actuelle, fin janvier 1920, le cours de ce même fret atteint 70 sh.

L'augmentation du prix de revient du charbon anglais amena le Ministre de la Reconstitution Industrielle à accorder une ristourne sur le prix de ce charbon importé en France. Elle fut d'abord fixée à 30 francs par tonne par note du 22 août 1919 applicable à partir du 1^{er} septembre. Elle est portée à 50 francs par tonne pour les besoins industriels depuis le 1^{er} janvier 1920 suivant nouvelle note du 29 décembre. Cette ristourne doit être payée aux importateurs trois mois après la réception des charbons.

(Notons toutefois que le prix des charbons anglais pour consommation domestique est fixé forfaitairement à 125 francs

la tonne pour le tout-venant sur wagon ou péniche au départ du port d'importation).

La ristourne (1) de 50 francs accordée est loin de combler l'énorme différence qui subsiste entre le prix des charbons français et le prix des charbons anglais rendus en France.

Aussi bien, depuis la dénonciation par les Autorités britanniques de l'accord franco-anglais, le prix du charbon anglais a-t-il atteint des proportions qui le rendent prohibitif pour la plupart des consommateurs. Cette situation est, pour notre activité économique, la source de difficultés à peu près inextricables et l'une des causes du malaise général qui pèse lourdement sur notre pays depuis plusieurs mois. Nous ne pouvons mieux faire que de citer à ce sujet l'opinion autorisée (signature E. B.) émise dans un article de l'*Echo de Paris*, du 10 septembre 1919, sous le titre « La crise du charbon et l'aide britannique ».

« M. Loucheur est allé récemment en Angleterre pour causer avec nos alliés, entre autres choses, nous dit-on, de la question du charbon. Nous voudrions croire qu'il a rapporté de son voyage de sérieuses raisons d'escompter une amélioration à la situation actuelle. Nous voudrions le croire. Nous n'osons pas trop l'espérer.

« Les efforts de M. Loucheur ont dû se heurter, chez nos amis d'Outre-Manche, non pas à de la mauvaise volonté, mais à une ignorance fondamentale, même dans les milieux officiels, de la gravité de la crise que nous traversons. Nous croyons, pour notre part, que cette ignorance est principalement responsable de l'état d'esprit des Anglais à notre égard. Elle est à la base d'un malentendu,

1. La circulaire ministérielle du 29 décembre 1919 à laquelle nous venons de faire allusion annule et remplace la note du 22 août 1919. Elle accorde une ristourne forfaitaire de 40 francs par tonne aux charbons américains. Cette même note fixe le prix des charbons allemands et les charbons de la Sarre et soumet les charbons français à une surtaxe uniforme de 45 francs par tonne, sauf pour les contingents destinés aux foyers domestiques exclusivement.

« où le manque de mesure de l'opinion, parfois, en France,
 « a sa part. N'est-il donc point possible d'y remédier ?

« La crise du charbon en France a deux causes. D'abord
 « la destruction de notre bassin houiller du Nord, qui nous
 « prive de plus de la moitié de notre production.

« Nos amis Anglais comprennent-ils pleinement cela ? On
 « peut en douter. Chez eux, les gisements houillers sont
 « extrêmement divisés et répartis sur tout le territoire. Il y
 « a du charbon en Ecosse, dans le Derbyshire, dans le Lan-
 « cashire, dans le Pays de Galles. La destruction d'un de ces
 « districts ne paralyserait pas le pays entier, comme c'est le
 « cas en France. Comprendent-ils bien cela ? La deuxième
 « cause de la crise, le manque de main-d'œuvre, ne leur est
 « probablement pas plus sensible à première vue. Ils ne la
 « connaissent point au même degré que nous, bien qu'elle
 « soit d'ordre général, comme une conséquence de la guerre
 « et non point limitée à notre pays. On produit moins et on
 « produit moins bien. Avant la guerre, le charbon était lavé,
 « criblé, épierré par une catégorie d'ouvriers moins payés
 « que les autres parce que leur tâche était plus facile et
 « moins pénible. C'est sur cette catégorie d'ouvriers que la
 « crise de main-d'œuvre porte, comme il est logique, en
 « premier lieu. Le résultat est que les compagnies, assaillies
 « de demandes, livrent le charbon tel qu'il sort de la mine.
 « Ce charbon est sale. Il brûle moins bien. Son rendement
 « est très inférieur. Les Anglais ont été moins touchés que
 « nous à cet égard. Leurs mineurs, maintenus dès le début
 « dans les mines, n'ont point connu les hécatombes qui pri-
 « vent aujourd'hui l'industrie houillère en France de mil-
 « liers de bras. Leur production décadaire, qui est remontée
 « à 4.800.000 tonnes, en témoigne. Le fait qu'il y a actuelle-
 « ment, en Angleterre, une crise de chômage reconnue par
 « les statistiques officielles, est une autre preuve. Raisonnant
 « par analogie, ils sont tentés de croire que nous exagérons
 « notre misère. A cela s'ajoute l'impression — fausse, hélas !
 « — de prospérité que rapportent chez eux les Anglais qui

« viennent passer quelque temps parmi le luxe des grandes
 « villes françaises, spécialement Paris. Comment se doute-
 « raient-ils que la plupart de nos industries vivent avec
 « quelques heures seulement de charbon devant elles et ne
 « continuent à fonctionner que par un tour de force quoti-
 « diennement renouvelé. Ils ne voient que le résultat et ce
 « résultat est mensonger.

« Cette méconnaissance de notre véritable situation a de
 « graves conséquences. Nous avons la conviction que si
 « l'Angleterre était mieux renseignée sur le caractère d'ex-
 « trême gravité de la question du charbon en France, elle
 « s'efforcerait de pallier dans une plus large mesure aux
 « conséquences que présente pour son alliée d'hier et de
 « demain, une politique économique — d'ailleurs fort légi-
 « time. Elle éviterait, par exemple, de réquisitionner autant
 « que possible, pour ses transports, des navires jusque-là
 « affectés aux expéditions de charbon en France, mettant
 « ainsi les compagnies de navigation anglaises, propriétaires
 « de ces navires, dans l'impossibilité de faire face à des
 « engagements antérieurement conclus avec la France à des
 « conditions relativement avantageuses pour nous. Il y a
 « plus. Sir A. Geddes, Ministre du Commerce, répondant
 « récemment, à la Chambre des Communes, à une question
 « relative aux prix d'exportation des charbons, déclara que
 « le gouvernement britannique faisait bénéficier ses alliés,
 « par conséquent la France, de tarifs minima inférieurs aux
 « tarifs minima prévus pour les neutres. Cette fois, sir
 « A. Geddes ne pouvait ignorer que la loi de l'offre et de la
 « demande fonctionnant à nouveau pour l'exportation du
 « charbon anglais, et la demande étant chaque jour plus
 « grande et plus pressante, ces tarifs minima sont toujours
 « et considérablement dépassés. Leur fixation n'a donc
 « qu'une valeur théorique. A l'heure actuelle, la tonne de
 « charbon anglais expédiée en France coûte de 60 à 80 schel-
 « lings. Il faut y ajouter une moyenne de 55 schellings pour
 « le fret, ce qui, au change de ces derniers jours, met la

« tonne de charbon rendue en France à environ 260 fr. (1).
 « La même tonne revient en Angleterre au consommateur
 « anglais à environ 50 francs. Ces chiffres se passent de
 « commentaires.

« Le désir du gouvernement britannique de faire profiter
 « l'acheteur anglais d'une réduction de prix sur la tonne de
 « charbon rendue possible par les bénéfices réalisés sur le
 « charbon exporté est en soi absolument légitime. Nous ne
 « pouvons oublier, d'autre part, que l'Angleterre nous a
 « généreusement fourni, depuis 1916, jusqu'à la fin des hos-
 « tilités, le charbon qui nous était nécessaire, à un cours
 « extrêmement raisonnable. Mais que nos amis et alliés
 « constatent aujourd'hui que nous devons leur acheter chaque
 « mois, pour permettre à nos industries vitales de fonction-
 « ner, environ un million de tonnes de charbon au prix for-
 « midable établi plus haut et que cette quantité est encore
 « insuffisante. Qu'ils réfléchissent à quoi cela nous mène.
 « Qu'ils déduisent de leur point de vue national les consé-
 « quences que peut avoir pour l'Angleterre une crise en
 « France, beaucoup plus grave que celle du charbon et qui
 « en est l'aboutissement logique.

« Nous ne prétendons point revenir au prix réglementé de
 « 1916, mais entre ce prix et le prix actuel n'y a-t-il pas
 « possibilité de fixer un cours maximum ? Et si c'est là trop
 « leur demander, s'ils objectent qu'une telle mesure s'exer-
 « cerait au détriment de leur politique intérieure, ils peu-
 « vent, semble-t-il, sans qu'il leur en coûte beaucoup, nous
 « aider sans restriction à obtenir de l'Allemagne la livraison
 « du charbon qu'elle nous doit. Il ne faut pas que l'on
 « puisse dire que les Allemands, en détruisant systématiquement notre bassin minier du Nord, ont fait à l'Angle-
 « terre un cadeau dont le montant pourrait se chiffrer.

« La France et l'Angleterre ont vécu pendant cinq années

1. Etant donné surtout le cours actuel du change, le prix moyen d'une tonne de charbon rendue à Rouen atteint, le 31 janvier 1920, 400 francs environ. Il paraît superflu d'insister.

« dans une association étroite. Certains esprits, en France,
« ont trop perdu de vue qu'une telle association était, ne
« pouvait être que temporaire. Si l'on nous permet cette
« comparaison, il s'est passé ce qui se passe quand un frère
« et une sœur habitent ensemble, dans la même demeure,
« vivant de la même existence, ayant les mêmes soucis, les
« mêmes intérêts. Ce ne sont tout de même pas deux époux.
« Et lorsque l'un sent le moment venu de songer à l'avenir
« et de s'occuper seul de ses propres affaires, il ne faut
« point que l'autre, arguant du passé, s' imagine qu'il a des
« droits pour l'en empêcher. L'habitude ne crée pas de
« droits, mais cinq ans de vie commune constituent cepen-
« dant des titres à certains égards. »

CHAPITRE V

TAXATION DES CHARBONS FRANÇAIS

Nous avons déjà cité le texte de la loi du 22 avril 1916 et indiqué sommairement le rôle de la Commission instituée pour son exécution, par l'arrêté du 18 mai 1916. Cette Commission dite Commission Centrale de Taxation des Charbons et des Frets avait dans ses attributions, aussi bien la taxation des prix de vente maxima au carreau des mines pour les charbons français, que la fixation des prix de vente maxima des charbons à l'importation.

Le premier arrêté pris au sujet des charbons français porte la même date (8 août 1916, *J. O.* du 9 août 1916, p. 7220) que le quatrième de ceux préparés par la Commission au sujet des charbons d'importation.

Il s'agit là seulement d'une révision et non point d'une fixation au sens précis du mot ; car, bien que l'arrêté du 8 août 1916 soit le premier concernant les charbons français pris en vertu de la loi du 22 avril 1916, les prix de vente étaient depuis un an déjà limités par un accord amiable aux chiffres arrêtés par le Comité des Houillères.

Dès le début de la guerre, l'occupation de la majeure partie de notre principal bassin houiller et la mobilisation d'un grand nombre de ses ouvriers avaient réduit de plus de moitié la production des charbons français en même temps que les difficultés de transport par mer augmentaient considérablement le prix des charbons importés. Dans cette situation, le jeu naturel des prix allait donner aux mines françaises le

moyen de majorer celui de leurs charbons jusqu'à ce que la parité fut à peu près réalisée entre le coût des produits français et celui des charbons anglais, aux points où les deux provenances concourent à l'alimentation du marché. Les Compagnies avaient néanmoins arrêté la hausse au niveau qui leur avait paru justifié pour l'augmentation de leurs prix de revient. De là résultait, au mois de juillet 1915, cette situation peut-être sans précédent, d'une industrie toute entière vendant ses produits à un prix inférieur d'un tiers environ à celui des produits importés similaires, alors que ceux-ci contribuaient cependant pour moitié environ à l'alimentation du marché.

A ce moment, la hausse des charbons importés s'aggravant, il fut mis à l'étude le premier projet de taxation, en même temps qu'était donnée à l'industrie française et au public, la certitude que, dans l'intervalle, la hausse ne s'étendrait pas aux charbons français.

Sur la demande du Gouvernement, le Comité Central des Houillères, par une lettre du 30 juillet 1915, avait pris au nom de ses adhérents, l'engagement de ne faire aucun relèvement sur les prix enregistrés par lui en dehors de quelques rectifications de détail « sans avoir mis le Gouvernement à même de reconnaître le bien-fondé de leur détermination » qui devait être motivée par une modification sensible des prix de revient.

C'est ainsi que fut arrêté le mouvement de hausse et que les prix établis en juillet 1915 reçurent le caractère de maxima qu'ils avaient depuis près de 9 mois lorsque la loi du 22 avril a établi la taxation légale.

Ces prix maxima présentaient pour les mines du Pas-de-Calais un écart variant de 8 à 20 francs par tonne suivant les catégories avec les prix antérieurs à la guerre. Dans cette région, si on avait ressenti depuis lors les effets de la hausse générale de tous les prix se manifestant dans le monde entier, la situation locale s'était améliorée plutôt qu'aggravée ; et, dans l'ensemble, il ne semblait pas néces-

saire de modifier les prix de vente en vigueur pour les charbons que l'arrêté du 8 août 1916 devait simplement consacrer, sauf sur quelques points de détail.

Dans les autres régions de la France, en juillet 1915, la hausse n'avait généralement pas dépassé les chiffres modérés de 4 à 10 francs par tonne. La hausse ultérieure des matières premières, l'obligation de relever les salaires sur beaucoup de points pour tenir compte de la cherté de la vie avaient doublé sensiblement les prix de revient ; et dès le 6 mai 1916, les houillères de la Loire avaient demandé au Ministre des Travaux Publics l'autorisation de relever leurs prix pour les motifs prévus dans la lettre du Comité des Houillères du 30 juillet 1915.

Une instruction fut alors ouverte dans toute la France pour déterminer les prix à insérer dans le premier arrêté qui serait pris en exécution de la loi du 22 avril 1916 en tenant compte des relèvements justifiés.

Après des négociations laborieuses entre le service des mines et les exploitants, des accords préalables s'établirent presque partout et la Commission Centrale de Taxation des charbons en fut saisie. Elle reconnut que la plupart des relèvements admis par les Services locaux étaient motivés par une hausse réelle des prix de revient et ce sont ces relèvements qu'elle proposa de sanctionner par l'arrêté ministériel du 8 août 1916.

On ne saurait méconnaître l'efficacité de l'effort patriotique qui arrêta complètement la hausse des charbons français, au moment où celle des charbons anglais importés prenait une allure si inquiétante, qui limitait encore en août 1916, à très peu de chose les relèvements demandés en raison de la hausse générale des prix et qui maintenait, après l'abaissement réalisé à l'importation par les efforts combinés des deux nations alliées un écart allant souvent du simple au double entre le prix du produit indigène et celui du produit étranger.

Les prix portés au tableau faisant suite à l'arrêté du

8 août 1916 devaient avoir leur effet à partir du 10 août.

L'arrêté du 8 août 1916 déclarait d'ailleurs licites les contrats de vente à livraisons échelonnées ou différées, qui, au lieu de fixer définitivement le prix de vente, se référaient pour sa détermination au maximum en vigueur lors de la livraison.

Les prix indiqués se rapportaient à la première qualité de chaque catégorie de combustible vendu au carreau de la mine soit sur wagon pour une mine desservie par voie de fer, soit sur péniche dans le cas d'une mine desservie par voie d'eau, soit sur tombereau pour une mine non desservie par voie de fer.

Ils étaient nets de tous frais de vente et comprenaient netamment la rémunération des représentants et agents commissionnaires.

Les prix de vente sur wagon à quai ou péniche en un point quelconque du territoire français d'un charbon pris sur le territoire d'une mine française, ne pouvaient dépasser les maxima ci-après :

a) Si la vente était faite par la mine ou par son représentant ou agent commissionnaire le prix du tableau augmenté des frais de transport et de réexpédition dûment justifiés.

b) Si la vente était faite par tous autres négociants, le prix du tableau augmenté des frais de transport et de réexpédition dûment justifiés, avec addition supplémentaire d'une somme de 3 francs par tonne.

Il restait entendu que les dispositions de l'arrêté du 8 août n'étaient point applicables aux charbons cédés par un des Groupements ou des Services chargés, sous le contrôle de l'administration d'assurer le ravitaillement du pays ; c'était le cas de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat qui alimentait de nombreux consommateurs, des grandes compagnies qui alimentaient les réseaux secondaires, de divers Groupements industriels, etc...

Il avait paru nécessaire de bien spécifier que ces organismes pouvaient vendre à un prix moyen calculé d'après la

composition de leurs approvisionnements constitués tant en charbon importé qu'en charbon français.

Divers arrêtés vinrent modifier celui du 8 août 1916. Par exemple ceux des 24 décembre 1916, 20 janvier, 1^{er} février, 4 mars, 23 novembre 1917, etc...

L'arrêté du 25 décembre 1916 modifie l'arrêté du 8 août 1916 en ce qui concerne les mines du Pas-de-Calais dans les conditions suivantes :

La situation ayant exigé un accroissement de la production de ces mines, les ouvriers mineurs du Pas-de-Calais consentirent, pour le réaliser, à travailler une heure de plus par jour, les Compagnies leur accordant une augmentation de 10 0/0 dans le salaire calculé par unité produite ou par heure. Pour compenser les charges financières que s'imposèrent ainsi les exploitants, un relèvement des prix de vente fut décidé et fixé à 1 franc par tonne pour toutes les sortes de charbon.

Dans le même esprit, et pour la même cause, le même relèvement de 1 franc par tonne fut accordé pour les mines du bassin de Saint-Etienne, par arrêté ministériel du 20 janvier 1917.

Nous ne donnerons pas de détail des différents arrêtés ainsi pris en vertu de la loi du 22 avril 1916, sur la proposition du Directeur des Mines, et après avis de la Commission de Taxation. Ils indiquent tous forcément, une hausse continue qui se traduit actuellement par des prix représentant environ 4 à 5 fois ceux du temps de paix.

Nous rappellerons seulement ici que la validité de la loi du 22 avril 1916 a été prorogée par la loi du 14 novembre 1919 (*J. O.* du 16 novembre 1919) qui la maintient en vigueur « jusqu'à une date qui sera fixée par décret, mais qui ne pourra être postérieure au 31 décembre 1921 ». La même loi ajoute d'ailleurs dans son article 2 « les combustibles (houilles et coke) importés sur le territoire français demeureront soumis, jusqu'au 31 décembre 1921, ou jusqu'à une date plus rapprochée qui sera fixée par décret, au paiement

d'une redevance destinée à faire face aux frais généraux du Bureau National des Charbons. Cette redevance perçue conformément à l'article 7, paragraphe 1^{er} de la loi du 28 septembre 1916, sera fixée à 10 centimes par tonne à dater de la promulgation de la présente loi ».

Le système de taxation des charbons français vient, d'autre part, de subir une modification importante par suite de la réalisation envisagée à la fin de l'année 1919 d'une péréquation générale des prix entre les divers charbonnages d'un même bassin houiller en tenant compte des diverses qualités du charbon.

Le système de taxation en vigueur jusqu'alors dans les mines françaises avait été en effet établi en se fondant, non pas sur la qualité des combustibles fournis par les diverses mines, mais sur le prix de revient de ces combustibles. Sans doute, une certaine atténuation avait été faite en fixant pour une même mine les prix calculés suivant les teneurs en cendres; mais il n'était pas moins vrai que le prix de base ayant servi à déterminer les prix de ces diverses qualités restait bien établi en tenant compte seulement du prix de revient. Il résultait de là, que dans un très grand nombre de cas, les consommateurs étaient amenés à payer à des prix souvent très élevés, des combustibles de qualité médiocre.

Cette manière de procéder avait pour conséquence immédiate, une inégalité de traitement entre les divers consommateurs qui ne pouvaient évidemment comprendre que le charbon de moins bonne qualité fut payé à des prix de beaucoup supérieurs aux charbons de première qualité.

Il arrivait également, que les mines dont les combustibles sont de deuxième qualité et qui se trouvent souvent dans des situations financières difficiles, n'arrivaient pas à écouler la totalité de leurs produits et étaient obligées, ou bien de mettre en stock, ou bien même de diminuer leur exploitation.

C'est pour remédier à ces inconvénients que M. Loucheur, Ministre de la Reconstitution Industrielle résolut de réaliser

entre les divers charbonnages, sinon du territoire, du moins d'un même bassin, une péréquation générale des prix en tenant compte des qualités. Les consommateurs avaient même dû d'ailleurs, à diverses reprises, entrer déjà dans cette voie. Les Groupements industriels importants avaient déjà systématiquement majoré le prix des charbons de première qualité livrés à leurs adhérents pour pouvoir dégrever les prix des charbons médiocres. Mais il semblait plus logique de faire procéder les mines elles-mêmes à une péréquation de cette nature.

La première étude en fut faite dans le bassin du Gard où les houillères de cette région se montrèrent très favorables au projet qui fut ensuite adopté par tous les arrondissements minéralogiques français.

Les services houillers de chacun des arrondissements minéralogiques décidèrent donc, suivant les directives ministérielles, de créer une Chambre de compensation des prix des charbons. Le fonctionnement en est généralisé depuis le 1^{er} janvier 1920. Le principe appliqué est le suivant : compensation entre le prix du charbon payé par l'acheteur, lequel doit correspondre à la valeur du combustible, et le prix encaissé par la mine, lequel dépend de la situation particulière de l'exploitation.

Dès lors sont intervenus de nouveaux arrêtés ministériels établis d'après les statuts des Chambres de compensation des houillères.

Aux prix ainsi fixés par ces arrêtés doit être ajoutée, depuis le 1^{er} janvier 1920, une surtaxe uniforme de 45 francs par tonne (comprenant la surtaxe de 15 francs antérieurement prévue par la note ministérielle du 22 août 1919, applicable à partir du 1^{er} septembre 1919, augmentée de 30 francs suivant note ministérielle du 29 décembre 1919).

La circulaire ministérielle du 29 décembre 1919, dont les instructions sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1920, révisé d'autre part les mesures antérieurement prises pour la péréquation des prix des charbons, plusieurs fois approuvées par le Parlement et les Commissions compétentes.

Nous n'entrerons point dans le détail du fonctionnement de la caisse de péréquation instituée sous le contrôle du B. N. C. appuyé sur l'intermédiaire bancaire des Chemins de fer de l'Etat. Elle a pour objet de répartir aussi équitablement que possible, entre les divers consommateurs, des charges devenues très différentes par suite de la non-concordance des prix entre charbons de provenances différentes.

Ce but ne peut être que très partiellement atteint, le prix des charbons importés subissant une hausse continue, aggravée chaque jour par le change. L'adaptation exacte aux circonstances du moment des hausses et ristournes établies de façon à ramener la péréquation des prix des charbons des diverses origines exigerait donc une révision de tous les jours, pratiquement impossible.

Quoi qu'il en soit, la note ministérielle du 29 décembre 1919 encore en vigueur actuellement (31 janvier 1920) (1) précise les dernières mesures prises pour la péréquation des prix des charbons.

En vertu de cette note, *les charbons français* sont soumis, quel que soit leur usage, à une surtaxe uniforme de 45 francs par tonne, en faveur de la caisse de péréquation, sauf pour les contingents destinés *aux foyers domestiques exclusivement*. Cette surtaxe de 45 francs par tonne doit être perçue par la mine livrancièrè et versée par elle à la caisse de péréquation.

Les charbons belges qui avaient fait autrefois (avant le 31 juillet 1919) l'objet d'une ristourne de 25 francs par tonne ne subiront plus provisoirement de surtaxe; la plus grande partie de ces charbons est, d'ailleurs, destinée aux foyers domestiques.

1. M. Le Trocquer, Ministre des Travaux Publics a décidé de frapper d'une surtaxe supplémentaire de *trente* francs par tonne les charbons français, à l'exception des quantités utilisées par les foyers domestiques (consommation familiale). Cette nouvelle mesure est applicable depuis le 16 février 1920.

Les charbons de la Sarre sont, par mesure de simplification et comme précédemment, divisés en trois catégories, savoir :

Menus ou poussier, dont le prix est fixé à 110 francs sur wagon frontière ;

Tout-venant 40 ou 50 0/0 dont le prix est fixé à 125 francs sur wagon frontière ;

Gailletin criblé ou briquettes, dont le prix est fixé à 140 francs sur wagon frontière.

Quant aux charbons allemands, ils sont introduits en France, soit par voie de terre, soit par voie maritime.

Par mesure de simplification, on les divise également en trois catégories comme les charbons de la Sarre, et les prix sont les suivants :

1° Voie de terre :

A) Prix des charbons importés par voie de fer. Mêmes prix que pour les charbons de la Sarre, c'est-à-dire suivant qualité : 110, 125 ou 140 francs sur wagon frontière germano-française, germano-belge, germano-luxembourgeoise.

B) Prix des charbons importés par Strasbourg, Lauterbourg, Kehl. Mêmes prix que sous la rubrique A, pour charbons livrés sur wagon quai du port ou sur péniche de canal, départ du port.

C) Prix des charbons importés par voie d'eau à Givet. 115, 130 ou 145 francs suivant qualité, sur wagon Givet ou sur péniche flamande, départ Givet.

2° Voie maritime :

D) Expéditions par Rotterdam. Les charbons sont facturés aux mêmes prix que sous la rubrique A, f. o. b. navire de mer Rotterdam. Le prix du fret jusqu'au port français et la constante correspondant aux frais divers au port de déchargement et mise sur wagon, sont à la charge des consommateurs.

E) Charbons arrivant en droiture des ports du Rhin : Ruhrort, Duisbourg, etc...

Le prix de ces charbons est la somme des trois éléments suivants :

a) Prix des charbons f. o. b. Ruhrort, Duisbourg, etc...
Mêmes prix que ci-dessus f. o. b. Rotterdam.

b) Prix du fret jusqu'au port français ;

c) Constante correspondant aux frais divers au port de déchargement et mise sur wagon dans les ports français.

L'élément *b* est payé d'après la valeur réelle du fret dûment justifiée.

L'élément *c* est payé à la valeur habituelle pour chaque port français.

F) Briquettes de lignite. Elles sont payées 10 francs de moins que les catégories de charbons menus arrivant par la même voie.

Tous les prix ci-dessus concernant les charbons de la Sarre et les charbons allemands ne comprennent pas les droits de douane, de statistique, etc., qui restent à la charge des consommateurs.

Enfin, une ristourne de 50 francs par tonne est faite sur le prix des *charbons anglais* importés en France pour les besoins industriels. Cette ristourne doit être payée aux importateurs trois mois après la réception des charbons.

De même, en vue d'encourager leur importation, une ristourne forfaitaire de 40 francs par tonne est accordée aux charbons américains. Cette ristourne doit également être payée aux importateurs trois mois après la réception des charbons.

Notons ici que les prix des charbons anglais ou des charbons allemands *importés par voie de mer* pour consommation domestique sont fixés forfaitairement à 125 francs la tonne pour le tout-venant sur wagon ou péniche départ du port d'importation.

Nous terminerons cet exposé succinct par une revue rapide des textes qui établissent des sanctions aux décrets et arrêtés rendus pour le ravitaillement en combustible.

La première loi faisant mention de ces sanctions est celle du 10 février 1918 dans laquelle il est spécifié à l'article 1^{er} :

« Pendant la durée de la guerre et pendant les 6 mois qui suivront la fin des hostilités, les décrets pourront réglementer ou suspendre, en vue d'assurer le ravitaillement national, la production, la fabrication, la circulation, la vente, la mise en vente, la délimitation et la consommation des denrées servant à l'alimentation de l'homme et des animaux. Les dispositions de la présente loi sont applicables aux décrets rendus pour le ravitaillement de la population civile en combustible. Il pourra être, dans le même but, procédé par décret à la réquisition de la totalité de la flotte marchande... »

L'article 2 de la même loi punit les infractions aux décrets pris par application de l'article 1^{er}, de seize à deux mille francs (16 à 2.000 fr.) d'amende et de six jours à deux mois d'emprisonnement, ou de l'une de ces deux peines seulement. En outre, les tribunaux pourront ordonner que leurs jugements seront intégralement ou par extraits affichés dans les lieux qu'ils indiqueront et insérés dans les journaux qu'ils désigneront, le tout aux frais du condamné, sans que la dépense puisse excéder cinq cents francs. En cas de récidive la peine d'amende sera de deux mille à six mille francs (2.000 à 6.000 fr.) et la peine d'emprisonnement de deux mois à un an, le coût de l'affichage pourra être porté à mille francs...

Les dispositions de l'article 463 du Code pénal sont, d'autre part, applicables aux infractions prévues par la loi du 10 février 1918 (article 7).

Le décret du 13 août 1919 (*J. O.* du 14 août 1919) relatif à la publication des prix de vente des denrées et des boissons alimentaires, assujettit d'autre part les marchands vendant au détail des combustibles, aux obligations prévues à l'article 1^{er} de ce décret, et dans les mêmes conditions. Ils sont tenus, depuis le 20 août 1919, de marquer le prix des combustibles mis en vente d'une façon très apparente en monnaie française, à l'unité de poids ou de mesure et selon leur qualité.

La loi du 23 octobre 1919 (*J. O.* du 24 octobre 1919) proroge pour une période de trois ans, à dater de sa promulgation l'application des mesures prises par le décret du 13 août 1919, relativement à l'affichage des prix de vente. Elle punit de seize à deux mille francs (16 à 2.000 fr.) d'amende et de six jours à deux mois d'emprisonnement ou de l'une de ces deux peines seulement, tous ceux qui auront contrevenu aux prévisions du décret du 13 août 1919, lequel restera en vigueur pendant la période d'application de la loi du 23 octobre (article 5).

Enfin, une autre loi du même jour (23 octobre 1919) (*J. O.* du 24 octobre 1919) maintient en vigueur, jusqu'au 15 août 1920, la loi du 10 février 1918 établissant des sanctions aux décrets et arrêtés rendus pour le ravitaillement national.

CHAPITRE VI

LA RÉPARTITION ET LA DISTRIBUTION DU CHARBON PENDANT LA GUERRE

C'est M. Loucheur, Sous-Secrétaire d'Etat des Fabrications de Guerre, au Ministère de l'Armement et des Fabrications de Guerre, qui prit les premières mesures relatives à la répartition équitable des charbons entre les divers consommateurs.

Le programme d'ensemble qu'il fixa fut appliqué dès juillet 1917 sous le contrôle du Bureau National des Charbons, dont le rôle précis sera fixé au cours de l'exposé ci-dessous.

Les instructions générales établissant ce contingentement (suivant l'expression consacrée), sont du 12 juillet 1917. Elles furent suivies de nouvelles instructions parues le 12 novembre 1917; ces dernières complètent, précisent et remplacent les précédentes. Elles sont également signées de M. Loucheur devenu Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre et sont encore en vigueur actuellement dans leurs grandes lignes. Nous allons en donner le résumé avec l'indication des légers changements survenus depuis novembre 1917.

I. — PLAN D'ENSEMBLE

A la multitude ancienne des consommateurs, chacun réclamant isolément le charbon dont il a besoin, ont été substituées, en vue d'une première répartition d'ensemble à partir

des mines et des ports les seules parties prenantes que voici :

1° Les Préfets, représentant les besoins de leur Département en ce qui concerne :

a) le Foyer domestique et les besoins des Administrations Publiques ;

b) la Petite et la Moyenne Industrie, y comprises celles qui effectuent des fournitures pour la Guerre ;

c) le Petit et le Moyen Commerce ;

d) les Professions libérales.

2° les Unions agréées des Usines à Gaz et des Usines d'Electricité.

3° Les Chemins de Fer.

4° Le Ministère de l'Armement, représentant :

a) les Etablissements de l'Artillerie et des Poudres ;

b) les 20 Groupements régionaux des Industriels de l'Armement comprenant les fabrications de guerre exécutées par la Grande Industrie de la Métallurgie, de l'Automobile, de l'Aéronautique, des Poudres, de la Marine, des Industries Chimiques et du Génie.

5° L'Intendance, représentant les besoins :

a) des Armées combattantes et des Dépôts ;

b) du Service de Santé ;

c) des Groupements des Industriels de la Grande Industrie qui travaillent pour l'Intendance et le Service de Santé ;

d) (1) du battage des céréales et du pressage des fourrages.

6° Les Services de Navigation.

7° Les Chambres de Commerce, représentant les besoins qui se rapportent au Grand Commerce et à la Grande Industrie intéressant la vie économique du pays, à l'exclusion des besoins de la Défense Nationale.

A chacune de ces Collectivités sont attribués des Contin-

1. Provisoirement comme il est dit ci-après au paragraphe 7,

gents révisables de charbon de façon telle que le total de ces Contingents reste égal au total des disponibilités variables que l'on peut escompter (charbons anglais et charbons français).

C'est aux représentants de ces Collectivités qu'incombe la tâche d'effectuer la répartition entre les consommateurs qui en font partie, bien entendu sous le contrôle ministériel.

II. — MISSION DES PRÉFETS

Les Préfets ont entre leurs mains la distribution du charbon pour les besoins privés, d'une part, et, d'autre part, pour les besoins des commerçants et industriels de petite et moyenne consommation, ainsi que des professions libérales, en un mot de tous ceux qui, en raison de leur faible consommation, ne sont pas inscrits sur les listes des grandes Collectivités.

Les limites suivantes ont été adoptées après expérience des trois premiers mois de fonctionnement du présent système de répartition, et elles sont observées depuis le 1^{er} décembre 1917 :

Petite Industrie	{	besoins mensuels ne dépassant pas
Petit Commerce		
		1 tonne.
Moyenne Industrie	{	besoins mensuels compris entre 1 et
Moyen Commerce		
		20 tonnes.

Les Collectivités 2, 4, 5, 6 et 7 ne comprennent donc, en principe, que des consommateurs de plus de 20 tonnes par mois, tandis que tous les autres consommateurs rentrent dans la Collectivité n° 1.

La consommation mensuelle est, jusqu'à nouvel ordre, la consommation calculée pendant les mois d'hiver (comprenant par conséquent le chauffage des locaux).

La détermination de la classe à laquelle appartiennent les

industriels doit se faire en tenant compte de tous les charbons consommés, à quelque espèce qu'ils appartiennent.

Un industriel consommant chaque mois 800 kilos de charbon de forge, 6 tonnes d'anhracite et 4 tonnes de charbon tout-venant, soit au total 10 t. 800 de combustible, appartient à la Moyenne Industrie.

Un industriel consommant 18 tonnes de charbon pour force motrice et chauffage, et 3 tonnes de charbon de forge, soit au total 21 tonnes de combustibles, relève de la Grande Industrie.

*
* *

Contingents départementaux. — Le Bureau National des Charbons au Ministère de l'Armement et des Fabrications de Guerre a fixé pour chaque Département :

a) un chiffre mensuel moyen pour la part des Foyers privés, y compris l'alimentation de la Petite Industrie, du Petit Commerce et des Professions libérales.

b) un chiffre mensuel pour les besoins des Administrations publiques, quelquefois dénommés improprement « besoins municipaux ».

c) un chiffre mensuel pour la part globale de la Moyenne Industrie et du Moyen Commerce.

a) *Part du Foyer domestique.* — A la suite des évaluations et études faites par les Préfets et après contrôle à l'aide d'enquêtes sur place, on s'est mis d'accord pour chaque Département sur un chiffre de consommation annuelle.

Cette consommation annuelle, divisée par 12, donne le chiffre mensuel moyen. Cette moyenne est supérieure en été aux besoins, et en hiver elle leur est inférieure. L'entrée en vigueur du nouveau régime n'ayant pu commencer que tardivement vers la fin de l'été, le Contingent mensuel attribué pour l'hiver 1917-1918 a dû dépasser plus ou moins cette moyenne.

Ce contingent du Foyer domestique englobe forcément les

besoins de la Petite Industrie et du Petit Commerce, d'une part, et ceux des Professions libérales, d'autre part, car le combustible nécessaire au chauffage des locaux où s'exercent le Petit Commerce, la Petite Industrie ou la Profession libérale, ne peut le plus souvent pas être distingué du combustible réclamé par ces mêmes consommateurs pour le chauffage des locaux où ils vivent.

Etablissements privés d'instruction et d'hospitalisation. — Les institutions privées, couvents, séminaires, asiles, hospices, écoles, qui consomment plus d'une tonne, sont assimilés à des établissements de bienfaisance ou à des établissements commerciaux suivant qu'ils sont gratuits ou payants.

Dans le premier cas, ils sont ravitaillés sur le contingent « Foyer Domestique » au prorata du nombre de personnes habitant dans le local, et, dans le deuxième cas, ils sont ravitaillés sur le contingent affecté à l'industrie et au commerce, et rentrent dans l'une des catégories « Moyen » ou « Grand Commerce », suivant leur consommation mensuelle.

Les établissements mixtes ayant des pensionnaires, payants et non payants, pourront être ravitaillés partie sur le contingent « Foyer Domestique » partie sur un contingent « Industrie », « Commerce ».

Stations balnéaires et thermales. — Les besoins saisonniers supplémentaires de certaines stations balnéaires et thermales peuvent, en cas d'absolue nécessité, faire l'objet d'attributions exceptionnelles.

b) *Besoins des Administrations publiques (municipales, départementales, etc.).* — Doivent être compris dans cette rubrique, les besoins des Mairies, Bureaux de Bienfaisance, Ecoles municipales, Hôpitaux ou Hospices émergeant à des budgets publics, Théâtres municipaux, Tramways urbains, Elevations d'eau, etc... De même, les besoins des Etablissements d'Etat tels que : lycées, prisons, musées, édifices culturels, etc...

c) *Moyenne Industrie, Moyen Commerce.* — Pour évaluer ces besoins, il a été fait appel au concours des Chambres de Commerce.

Les consommateurs industriels jusqu'à 1 tonne échappent au recensement individuel, tandis que tous ceux, de l'industrie ou du commerce, qui consomment entre 1 et 20 tonnes ont pu donner lieu à des fiches établies par les Chambres de Commerce. Là se borne l'intervention de ces Compagnies, et la distribution du charbon correspondant est faite par les soins des Préfets.

*
* *

Répartition préfectorale entre communes. — Ils est fourni au Département, pour le Foyer domestique, la quantité qui correspond au Contingent mensuel fixé.

L'expédition du manquant qui pourrait exister à la fin d'un mois est reportée, en principe, sur les premiers jours du mois suivant.

La première tâche du Préfet est d'effectuer la répartition de ce quantum entre les communes du Département, en tenant compte de la population de chacune, des consommations des années précédentes et aussi de ses ressources en gaz, bois et tourbe, etc...

Pour ce résultat, le concours d'une Commission Départementale ou d'un Office Départemental tel qu'il a été envisagé au début de l'hiver 1916-1917, est indispensable. C'est cet organisme qui chaque mois fixe pour le mois suivant la part qui devra revenir à chaque commune dans le Contingent du Département.

C'est lui qui, sous la direction du Préfet, mais néanmoins avec la part de responsabilité qui revient à toute Commission dont les débats sont libres, est le véritable répartiteur allouant à chaque Municipalité le charbon auquel elle peut prétendre, eu égard aux ressources du Département.

Cette répartition doit d'ailleurs être soumise au Ministre.

*
* *

Exécution matérielle de la répartition entre Communes. Distribution. Bureau Permanent. — Les Contingents communaux une fois arrêtés par ladite Commission, la distribution est réalisée soit par des expéditions directes aux Municipalités, soit par l'intermédiaire de négociants en charbons délégués par elles.

Dans tous les cas, l'Office Départemental est doté d'un Bureau Permanent, qui est le rouage essentiel de la répartition intercommunale.

Ce Bureau, tout en étant l'organe d'exécution de l'Office, fonctionne sous le contrôle constant du Préfet.

Il assure l'exécution du programme établi par l'Office : à ce titre, il se met en rapport avec le Bureau National des Charbons, qui l'accrédite auprès des Services administratifs des Mines et des Ports, afin d'arrêter de quelle façon doit être servi le Contingent départemental. Il donne à ces Services toutes les indications voulues sur les destinataires : Communes, Groupements charbonniers, Négociants délégués, etc...

Le Bureau Permanent doit être renseigné au jour le jour sur les expéditions faites et il en tient un compte tel qu'à un moment quelconque il doit être à même de dire quel tonnage a été reçu par telle Commune depuis telle époque et quelle est, d'une façon générale, la situation de cette Commune.

En outre, ce Bureau doit prendre les mesures nécessaires pour suivre l'arrivée des expéditions à leurs destinations, en contrôler le bon emploi et renseigner sur l'état des Stocks Généraux dont il sera parlé plus loin, etc...

Le Bureau Départemental est ainsi le trait d'union entre les Communes et les Services Administratifs des Mines et des Ports. Il s'efforce d'aplanir, de concert avec ces derniers, toutes les difficultés relatives aux qualités et aux provenan-

ces des charbons, de telle manière que les Communes n'aient à s'adresser aux Services Centraux de Paris que pour des questions de principe ou pour des points donnant lieu à contestation.

*
..

Sous-répartition dans la Commune. — La Sous-Répartition dans la Commune est une tâche municipale, mais cela ne veut évidemment pas dire que le Préfet doive s'en désintéresser. Il convient au contraire, d'en préciser ici les principes généraux.

Carte de ménage. — La carte de ménage est, pour les centres urbains, le moyen qui s'est imposé pour que soit respectée le plus loyalement possible, et malgré l'extrême complexité du problème, l'égalité nécessaire.

Mais il y a lieu d'insister sur ce point : il ne convient d'y recourir que là où il risque de se produire une compétition entre les divers consommateurs de charbon, riches et pauvres. Les Municipalités des campagnes devront se garder de la créer, de façon à ne pas inciter à demander du charbon ceux qui n'en employaient pas jusque-là.

D'autre part, il serait imprudent qu'une Municipalité inscrivit d'avance sur une carte une quantité de charbon qu'elle ne serait pas certaine de pouvoir délivrer le moment venu.

A cet égard, la Préfecture de la Seine a imaginé et mis en action un système qui, par son caractère pratique et sa simplicité, mérite d'être signalé à tous : ce système consiste à délivrer à un ménage un certain nombre de coupons — nombre plus ou moins grand d'après un barème qui tient compte du nombre de personnes composant ce ménage, du fait qu'elles ont ou non du gaz, que certaines prennent des repas au dehors, etc...; tandis que la valeur du coupon en charbon n'est pas fixée sur le moment, mais est déterminée mois par mois ou semaine par semaine, par la Municipalité, d'après les ressources immédiates dont elle dispose.

Sachant, par exemple, qu'elle a distribué à 20.000 ménages 12.000 coupons mensuels, et que, pour le mois à venir, elle a l'assurance de pouvoir disposer de 360 tonnes, elle affichera aussitôt que le coefficient du mois prochain vaudra 30 kilos.

Un ménage ne recevra une carte qu'après déclaration — contrôlée s'il y a lieu — qu'il ne possède plus le stock minimum correspondant à sa consommation d'un mois d'après le barème.

b) *Professions libérales.* — Les Professions libérales reçoivent, en sus de la carte, une dotation supplémentaire en rapport avec les nécessités de leur exercice et fixée dans chaque ville, par espèce.

*
* *

Stocks Généraux. — A la suite des instructions données en juillet 1917, les Préfets ont pu constituer, en faveur du Département, des Stocks Généraux de charbon, en profitant de ce que, pendant les mois d'été, le réapprovisionnement immédiat de la population exigeait un tonnage inférieur au Contingent mensuel dont le service a pu leur être fait.

Il a été recommandé de placer ces Stocks le plus près possible des centres où ils doivent être consommés, afin d'éviter pour plus tard une reprise par wagon ou par bateau. Les instructions étaient qu'on en crée un dans chaque grosse commune, lorsque le stock d'un mois de cette dernière, d'après la répartition intercommunale, doit atteindre une centaine de tonnes. Un stock moindre risquerait d'être surveillé malaisément et il serait imprudent d'éparpiller le charbon de ces Stocks Généraux. Toutefois, il était conseillé d'en ménager même en dehors des villes lorsqu'il s'agit d'alimenter des populations rurales se chauffant au charbon et menacées chaque hiver de grandes difficultés de transport (certaines régions des Alpes, etc...).

Ces recommandations ont été, en général, suivies d'effet. Dans beaucoup d'endroits, ces stocks ont été confiés à la gérance des négociants en gros, qui possèdent les moyens de manutention, de pesage et de transport.

Une condition essentielle est, dans ces cas, que le négociant dépositaire sépare toujours nettement dans son chantier le Stock général du restant de son approvisionnement.

Quand doit être distribué le charbon des Stocks généraux.

— Les Stocks généraux, à quelque endroit qu'ils soient placés, ne doivent commencer à subir des prélèvements qu'après autorisation du Préfet et du Ministre.

Dès que la consommation d'hiver entre en jeu, les arrivages du Contingent mensuel moyen, même distribué immédiatement en totalité aux consommateurs d'après l'organisation méthodique ci-dessus, peuvent devenir insuffisants (plus ou moins suivant la rigueur de la température). C'est à ce moment que, grâce à l'existence des Stocks généraux et suivant leur importance, les Communes peuvent déterminer une valeur convenable du coupon dans les Centres où fonctionne ce système.

Délivrance du charbon. — Des mesures spéciales ont dû être arrêtées par les Préfets et les grandes Municipalités pour que, le moment venu, le charbon puisse être délivré sans imposer aux consommateurs de longues attentes en pleine rue. A cet égard, on doit prévoir des baraquements, des fiches indiquant les lieux et heures de la distribution, etc., etc.

Vente au détail. — La vente au détail du charbon attribué aux Communes est sous le contrôle direct des Municipalités.

A l'origine certaines Communes se sont bien trouvées du concours des Groupements charbonniers. Mais, dans l'organisation nouvelle de vente de ces charbons, ces Groupe-

ments n'ont plus à jouer le rôle d'organisme de péréquation des prix, puisque désormais ce rôle est rempli par le compte spécial P. C., représenté par une caisse d'Etat de compensation, grâce au concours des Services financiers des Chemins de fer de l'Etat.

Ils agissent donc uniquement pour se partager entre négociants le charbon que le Bureau départemental met en bloc à leur disposition.

Mais un contrôle administratif de ce partage doit avoir lieu et c'est là une précaution sur laquelle l'attention des Préfets est appelée d'une manière toute spéciale.

Au surplus, le système des cartes de ménage dans les villes a pour résultat que chaque marchand au détail doit vendre du charbon aux porteurs de carte qui lui sont désignés et à personne autre.

Finalement, les Groupements peuvent prêter un concours précieux aux Municipalités en apportant leur contribution à l'achat de camions automobiles et de tous moyens perfectionnés de manutention, dont le défaut s'est fait sentir si péniblement l'hiver 1916-1917. A défaut de Groupements charbonniers, les Communes peuvent, bien entendu, recourir aux services des négociants de gros et de détail, en tenant compte de toutes les situations professionnelles acquises, sans éviction injustifiée. Le système de répartition actuel n'enlève rien à l'utilité du concours de ces spécialistes pour surveiller le départ à la mine et les qualités à expédier (agents de charbonnage), pour recevoir le charbon à l'arrivée, opérer des mélanges s'il y a lieu, au besoin travailler le combustible (classement), gérer les dépôts, effectuer les manutentions de la vente sur chantier ou à domicile, etc... Bref, tout ou partie de ces opérations ne peut que gagner à être pratiqué par des spécialistes, étant entendu qu'ils n'agissent que sous le contrôle de la municipalité et ne font qu'exécuter ses ordres en ce qui concerne les livraisons.



Prix de détail. Limitation. — Le Préfet et les Municipalités ont la tâche essentielle de limiter les prix de vente au détail.

L'arme qu'ils ont en main à cet effet est la suppression du charbon au marchand qui se serait rendu coupable d'un dépassement illicite. Dans ce but, il leur est suggéré de faire signer à tout marchand une déclaration comme quoi il s'engage à vendre au prix de le charbon qui lui sera alloué au prix de gros de....., sous peine de perdre son droit à toute allocation ultérieure et sans préjudice de poursuites dont il serait passible en vertu de la loi du 22 avril 1916. Il devra également s'engager, sous la même sanction, à ne se prêter à aucune vente, par intermédiaire non consommateur, qui serait de nature à porter le prix final de vente au-dessus du prix-limite.

Les Groupements des négociants donnent la possibilité de réaliser une discipline sévère entre leurs membres et facilitent les enquêtes.

On doit aviser le B. N. C. de toute violation des prix-limites. Des poursuites seront exercées aussitôt et les sanctions seront rendues publiques.

Charbon de la Petite et de la Moyenne Industrie, du Petit et du Moyen Commerce. — Les charbons français de ce contingent sont facturés aux Préfets avec la majoration prévue, et les charbons anglais sont payés par eux à leur prix de revient.

Les majorations régionales n'affectent pas les qualités inférieures de charbons et les qualités médiocres subissent seulement une fraction de la majoration.

La distribution des charbons aux consommateurs industriels et commerciaux ne dépassant pas 20 tonnes est effec-

tuée à l'aide de mêmes organismes (Bureau départemental, Groupement charbonnier, Négociants accrédités, etc...), que ceux institués pour le Foyer domestique. Dans les départements à alimentation mixte (charbons anglais et français), des prix moyens ont été, en général, fixés pour la vente, en tenant compte seulement d'un certain écart de prix entre des qualités nettement différentes.

Là également il s'agit d'exercer un contrôle administratif vigilant pour que les marchands de charbon exécutent ponctuellement les livraisons dont ils sont chargés et qui correspondront toujours aux disponibilités dont le Préfet doit avoir seul l'appréciation.

Il convient de même que, à l'intérieur de ce Contingent, l'Administration centrale et le Préfet puissent rendre exécutoires telles priorités de livraisons qui répondraient aux circonstances : par exemple au profit de corps de métiers indispensables tels que minotiers, boulangers, blanchisseuses, services sanitaires, etc.

Des suppléments temporaires de charbon ou des secours hors contingent peuvent être donnés à certaines petites industries saisonnières.

Une quantité convenable de charbon de forge est comprise dans le Contingent.

Dans quelques grandes villes (Paris, Lyon, Marseille, etc.) la Moyenne Industrie et le Moyen Commerce sont alimentés par la Chambre de commerce.

*
* *

III. — AUTORISATIONS OU LICENCES D'IMPORTATION

A partir du quatrième trimestre 1917 les autorisations d'importation, communément appelées licences, n'étaient plus accordées que :

1° Aux Collectivités autorisées, ou à des importateurs

désignés par elles, les cargaisons étant alors réservées à ces Collectivités, bien entendu dans la limite de leur Contingent ;

2° Aux Groupements d'importateurs professionnels constitués dans les ports, les cargaisons étant, dans ce cas, à la disposition du B. N. C. et étant réparties à l'arrivée entre les bénéficiaires désignés par lui.

C'est seulement à titre exceptionnel qu'une licence pouvait être accordée soit à un importateur-consommateur isolé pour ses propres besoins, soit à un importateur professionnel isolé pour des chargements sans affectation déterminée, et dans ce dernier cas la cargaison devait être entièrement à la disposition du B. N. C.

Les bénéficiaires de licences d'exportation étaient assujettis, comme de juste, à l'observation des accords franco-britanniques et, en particulier, à l'observation du Schème du 1^{er} juin 1916.

En voici les conséquences essentielles :

1° N'indiquer sur la licence un nom d'exportateur anglais qu'à concurrence du tonnage que cet exportateur fournissait déjà au titulaire de la licence, ou aux adhérents du Groupement si la licence était accordée à un Groupement, et rappeler ces relations antérieures ;

2° Pour le surplus du Contingent de charbon anglais que le titulaire de la licence cherchait à réaliser sans pouvoir ainsi utiliser le concours de ses exportateurs antérieurs, laisser au Comité Local Anglais le soin de choisir lui-même le ou les exportateurs.

Les représentants de l'Administration française à Londres étaient là pour intervenir sans délai dans ce cas où le choix des Comités Locaux aurait été mal exercé ;

3° Ne jamais chercher à contracter des marchés C. I. F. avec les exportateurs anglais. Observer l'obligation d'acheter F. O. B. port anglais, au prix du Schème, et faire un marché de fret régulier (Voir, à cet égard, les indications contenues dans la circulaire du B. N. C. du 30 septembre 1917, sur les

« Conditions générales de paiement des charbons de foyers domestiques livrés dans les ports de France »).

Depuis le 1^{er} janvier 1920, l'Angleterre a supprimé les formalités exigées jusqu'à ce jour pour l'expédition des combustibles. Toutefois, l'insuffisance des disponibilités obligeant à maintenir chez nous une répartition des charbons de toutes provenances, un nouveau système de répartition en France des charbons anglais importés a dû être mis en vigueur ; il s'applique aussi bien aux charbons allemands importés par voie maritime. Le Bureau National des Charbons délivre, pour chaque trimestre, suivant les possibilités d'importation des charbons anglais et des charbons allemands, des bons d'attribution collective qui sont remis aux différentes collectivités et correspondent aux contingents fixés ; ils indiquent également les zones de ports par lesquels l'importation devra être réalisée.

Les Collectivités munies de ces bons d'attribution collective remettent à leurs adhérents, des bons d'attribution individuelle correspondant à leur contingent particulier. Les détenteurs de ces bons individuels sont ensuite libres d'acheter aux importateurs de leur choix les tonnages qui leur ont été régulièrement attribués, à moins qu'ils ne désirent confier à leur Groupement, le soin de leur procurer leur combustible, si celui-ci s'en charge.

Droit d'option et de réquisition du B. N. C. sur toute cargaison. — Toutes les autorisations d'importation contenaient une clause aux termes de laquelle le B. N. C. avait la faculté d'exercer un droit d'option sur la cargaison à son arrivée. Les bénéficiaires de la licence donnaient obligatoirement leur adhésion à l'exercice de ce droit, et ils déclaraient accepter par avance les prix de la Commission B, au cas où le B. N. C. lèverait l'option.

Depuis la suppression des licences pour l'importation des charbons anglais, le droit d'option n'existe plus. Par contre, le droit de réquisition subsiste intégralement.

C'est seulement dans le cas où la situation de telle ou telle catégorie de consommateurs serait devenue gravement déficitaire à la suite d'accident de transport sur terre ou sur mer par exemple, que des déroutements pourraient être opérés sur des charbons destinés à d'autres consommateurs momentanément plus favorisés. Ces déroutements sont prononcés exclusivement par le B. N. C., après avis donné par une Commission d'Administration Commerciale fonctionnant dans les ports sous le nom de Commission A. Les Services prennent soin à chaque fois, de s'enquérir de la répercussion que cette mesure pourrait avoir sur le destinataire primitif de ce charbon.

Une immunité complète contre les déroutements et les réquisitions ne saurait, d'autre part, être accordée par avance à une catégorie de consommateurs, puisque cette immunité serait contraire à la loi sur les réquisitions du 22 avril 1916 prorogée par la loi du 14 novembre 1919, laquelle s'applique à tous et ne souffre pas d'exception.

Mais le fonctionnement des Groupements de consommateurs rend ces mesures de plus en plus rares par le fait que les disponibilités peuvent être mieux réparties à l'intérieur de chacun d'eux et que les accidents affectant les arrivages peuvent être atténués par des compensations entre adhérents.

Les règlements de prix occasionnés par ces changements de destination, avec délivrance d'acomptes immédiats, sont préparés avec toute la diligence et toute l'équité possible (dans les ports, par les Commissions B).

*
* *

IV — GROUPES DU GAZ ET DE L'ÉLECTRICITÉ

Les Usines à Gaz et d'Electricité sont alimentées en dehors de l'action et du contrôle du Préfet.

Toutefois les Usines consommant moins de 20 tonnes par

mois sont assimilées à la Moyenne Industrie et sont alimentées sur le Contingent préfectoral, pour autant que leur activité puisse intéresser l'ordre public et légitimer une consommation de charbon.

Les Usines à gaz et les Usines mixtes gaz-électricité sont desservies par les soins de l'Office des Charbons du Syndicat professionnel des Usines à gaz, dont les opérations sont suivies par le B. N. C.

Le Groupe des Usines à gaz avait entrepris un vaste travail de compensation qui réduisait très notablement les écarts entre les prix de charbon payés par les Usines à gaz, cette compensation étant facilitée par des prélèvements sur le produit de la vente du coke de gaz que ce Groupement faisait aux usines de guerre et à certains autres consommateurs occasionnels autorisés par le Ministère de l'Armement. Depuis le 1^{er} janvier 1919, ce système de compensation ne joue plus, mais un nouveau projet dans le même sens est actuellement en préparation (fin février 1920) (1).

Rattachement de certaines usines électriques aux Groupements de l'Armement. — Les Usines d'électricité consommant plus de 20 tonnes par mois étaient rattachées, jusqu'au 1^{er} juillet 1919, au Groupement de l'Armement de leur région, mais seulement pour la fourniture matérielle du charbon et non pas pour les prix.

Autrement dit, l'Usine alimentée par l'intermédiaire du Groupement payait le prix taxé du charbon français dont la dotation était faite au Groupement avec destination formelle au profit du Secteur; et, s'il s'agissait de charbon anglais, le prix était le prix même de l'importateur ou, si le charbon

1. Le projet, auquel il est fait allusion, vient d'être fixé par un arrêté du Ministre des Travaux Publics, en date du 20 février (*J. O.* du 22 février 1920) qui établit à partir du 1^{er} mars 1920, la compensation des prix des charbons utilisés par l'industrie du gaz, les charbons importés par voie de mer devant bénéficier désormais d'une ristourne de 150 francs par tonne.

était importé par le Groupement lui-même, ce dernier le vendait au Secteur à un prix convenable. Le Secteur ne participait donc pas, à moins de convention contraire, à la péréquation du Groupement, ni aux fonds de roulement, mais il versait seulement sa part des frais généraux. Depuis le 1^{er} juillet 1919, les Usines d'électricité ne sont plus rattachées aux Groupements de l'Armement, lesquels d'ailleurs, comme nous l'allons voir, sont établis sur des bases nouvelles. Quelques-unes d'entre elles cependant, continuent à faire réaliser par l'intermédiaire de ce nouveau Groupement, le contingent qui leur est attribué directement par le B. N. C.

Enfin, les Secteurs d'électricité de Paris et de la banlieue parisienne constituent un groupe autonome (Office des Charbons du Syndicat professionnel des Usines d'électricité).

V. — CHEMINS DE FER

Les grands Réseaux reçoivent des Contingents qui leur permettent d'alimenter les Réseaux secondaires et les Tramways interurbains de leurs régions respectives.

Ces Contingents sont composés d'une certaine proportion de charbon anglais et de charbon français, ces derniers étant payés directement aux Mines aux prix de la taxation.

..

VI. — GROUPEMENTS DES INDUSTRIELS DE L'ARMEMENT (G. I. A.)

Ces Groupements échappaient totalement à l'action préfectorale et ils relevaient d'une façon directe des Services Centraux du Ministère de l'Armement (Service T. C.).

Tout industriel qui consommait au moins 20 tonnes par mois pour des fabrications de guerre, autres que celles

relevant exclusivement ou principalement des services de l'Intendance et de la Santé, devait recevoir son charbon par l'intermédiaire du Groupement de la région où était située son Usine. Les 20 Groupements régionaux, constitués en mai 1917, à la demande et sous le contrôle du Sous-Secrétariat d'Etat des Fabrications de Guerre au Ministère de l'Armement, comprenaient chacun un certain nombre de départements entiers qui ont été réunis à raison de l'activité plus ou moins grande de leurs fabrications de guerre, et aussi à raison de leurs connexions par fer et par eau par rapport aux centres d'approvisionnement de charbon.

Les industriels adhérents d'un Groupement versaient, pour le fonds de roulement du Groupement, une contribution proportionnelle au tonnage mensuel pour lequel ils avaient été agréés par le Ministère de l'Armement, après vérification et révision constante faite par les Services qui recevaient ou contrôlaient leurs fabrications.

Les adhérents devaient soit être titulaires d'un marché direct de la Guerre, soit être sous-traitants de titulaires de marchés directs.

Les Usines qui ne faisaient que fournir certains produits aux Usines de Guerre, telles que tuileries, fours à chaux et à ciments non contrôlés par le Comité des chaux et ciments du Ministère de l'Armement, etc., intéressaient la vie économique du pays et relevaient des Chambres de Commerce.

Les G. I. A. étaient autorisés à accepter comme adhérents des Sous-Groupes formés par un certain nombre de petits industriels de guerre consommant chacun moins de 20 tonnes ; le représentant du Sous-Groupé, inscrit pour un besoin mensuel supérieur à 20 tonnes, se chargeait de la sous-répartition entre ses confrères. C'est ainsi que le G. I. A. de Seine et de Seine-et-Oise comprenait, entre autres, un Sous-Groupé important composé des industriels travaillant pour l'Aviation.

Depuis le 1^{er} juillet 1919, et suivant les instructions de la

Circulaire du B. N. C. en date du 2 mai 1919 qui a séparé nettement la fixation des contingents de leur réalisation, celle-ci pouvant désormais se faire par les consommateurs à leur gré, les G. I. A. n'existent plus sous la forme qui leur avait été primitivement donnée. Tout en gardant en général, mais non de façon absolue, les mêmes limites territoriales que les anciens Groupements de l'Armement, les nouveaux Groupements charbonniers se sont constitués avec des principes différents et ont adopté la forme légale de Sociétés anonymes à capital variable, ayant pour objet, l'achat, le transport et la répartition des combustibles nécessaires aux actionnaires pour l'exercice de leur industrie.

Quelques-uns de ces nouveaux Groupements sont seulement organes de répartition entre leurs adhérents ; la majorité cependant s'occupe de la réalisation des contingents fixés. Chaque Groupement établit alors un prix moyen qui correspond à la proportion de charbons anglais et français attribués par le B. N. C.

*
* *

VII. — INTENDANCE (G. I. I.)

Sous cette rubrique on comprenait le Contingent qui devait faire face aux besoins des Armées combattantes, à ceux des Corps de troupe et à ceux des Services de l'Intendance du territoire (y compris les pressages de fourrages en gestion directe).

De même les besoins des formations sanitaires du territoire et des diverses œuvres reconnues : Croix-Rouges, etc., étaient assurés par l'Inspection générale du Ravitaillement après entente avec le Service de Santé.

Enfin, l'Intendance à Paris était l'intermédiaire officiel (1)

1. L'Inspection Générale du Ravitaillement a assumé ce rôle pour la campagne agricole 1917-1918 pendant la période d'organisation du système de répartition défini par les Instructions générales du 12 juillet.

entre le B. N. C. et les Directeurs des Services agricoles départementaux ou les Préfets, pour tout ce qui concernait les charbons nécessaires aux battages, aux pressages, à l'entreprise et aux labourages (mais, en principe, sans intervention des Services locaux de l'Intendance).

Les Industriels ou fournisseurs directs ou indirects de l'Intendance et du Service de Santé (1) avaient constitué des Groupements à l'exemple des Groupements de l'Armement et sur des bases identiques, sauf que les limites territoriales des G. I. I. étaient différentes. Ces groupements, au nombre de 54, relevaient directement de l'Inspection Générale du Ravitaillement, 4^e section, 88, rue de Grenelle, Paris. Depuis l'Armistice, ils ont d'abord été rattachés au Ministère de la Reconstitution Industrielle (Service Transports et Combustibles). Enfin, depuis le 1^{er} juillet 1919, les anciens G. I. I. se sont organisés comme les anciens G. I. A., en Groupements de consommateurs sous la forme de Sociétés anonymes à capital variable.

*
* *

VIII. — SERVICES DE NAVIGATION

Cette catégorie comportait deux subdivisions.

Dans la première étaient rangés les besoins du Ministère des Travaux Publics : Alimentation des grues des ports, des remorqueurs pour la navigation fluviale, etc...

Dans la deuxième, étaient compris les charbons de soute pour la Navigation maritime (Sous-Secrétariat d'Etat des Transports maritimes). Depuis le 1^{er} juillet 1919, les char-

Dès le moment venu de commencer la constitution des stocks en vue de la campagne (1918-1919), ni l'Inspection Générale du Ravitaillement, ni les Services de l'Intendance n'eurent plus à intervenir dans cette question qui ressortissait exclusivement aux Autorités civiles.

4. Les industriels travaillant pour les divers autres services de la Guerre ou de la Marine pouvaient être admis dans ces Groupements s'ils exerçaient des industries similaires.

bons de soute sont délivrés par les Délégués du B. N. C. dans les ports suivant les bons d'attribution établis.

*
* *

IX. — GRAND COMMERCE ET GRANDE INDUSTRIE

Les Chambres de Commerce qui avaient été invitées fin juillet 1917 à recenser les besoins du Grand Commerce (banques, bureaux, grands magasins et grands hôtels, etc...) et de la Grande Industrie non inscrite aux Groupements de l'Armement ou de l'Intendance, étaient l'intermédiaire obligatoire entre les Mines et les Ports, d'une part et cette catégorie de consommateurs, d'autre part.

Pour la distribution de leur Contingent, elles pouvaient avoir recours à des Groupements charbonniers ou à des négociants de leur choix, mais c'est obligatoirement à l'aide de moyens — cartes spéciales, chantiers spéciaux, etc. — qui ne pouvaient permettre aucune confusion entre ces charbons et ceux dont les Préfets assuraient la distribution.

Suivant le Contingent qui pouvait être alloué chaque mois à cette catégorie de consommateurs, les Chambres de Commerce apportaient aux besoins évalués les réductions et compressions indispensables, de façon à rester toujours dans les limites dudit Contingent.

Les Usines de la Grande Industrie qui avaient des fabrications mixtes — partie pour la Guerre et partie pour le Commerce — avaient par les Groupements de l'Armement ou de l'Intendance le combustible nécessaire à leurs fabrications de Guerre et pour leurs autres fabrications elles passaient par les Chambres de Commerce.

Dans le cas où une partie du Contingent était composé de charbon d'importation, les Chambres de Commerce pouvaient

soit s'entendre avec des importateurs de métier, dans la limite des prix que les Commissions B pouvaient à tout moment leur faire connaître, soit acquérir elles-mêmes du fret, soit enfin, si elles ne pouvaient user immédiatement de ces initiatives, se tourner vers les Délégués de Ports du B. N. C. en leur demandant de les comprendre dans la répartition des cargaisons que pourraient apporter les Groupements d'Importateurs de Ports.

Pour pallier aux différences de prix entre les charbons de diverses provenances, les Chambres étaient libres de faire, dans l'intérieur de leur Circonscription, et à l'aide de tout organisme financier approprié, un prix moyen résultant de la proportion que leur Contingent présentait en charbon français et anglais.

De même, elles pouvaient tenir compte, sur le prix de vente de chaque tonne livrée, des menus frais que nécessitait leur intervention dans le travail de distribution.

Cette organisation est encore en vigueur actuellement, les modifications apportées par les instructions de la Circulaire du 2 mai 1919 applicables à partir du 1^{er} juillet de la même année étant en effet de peu d'importance.

*
* *

X. — QUALITÉS DES CHARBONS

La production intensive des houillères, réalisée malgré les plus grandes difficultés de matériel et de personnel, s'oppose forcément à ce que la qualité du temps de paix puisse être exigée. Néanmoins, une surveillance est exercée d'une manière de plus en plus serrée sur les produits par les Ingénieurs en Chef des Mines, des analyses fréquentes sont faites par eux ou par les principaux Industriels consommateurs, les installations de lavage et de classement sont remises en état ou développées.

Pour aider à ces efforts, il faut que les consommateurs fassent preuve de bonne volonté et, plutôt que de présenter des exigences impossibles à satisfaire, il faut qu'ils s'ingénient à tirer le meilleur parti possible de ce qui peut leur être fourni.

Beaucoup, dans l'Industrie et même dans le chauffage domestique, se sont décidés à adopter les perfectionnements techniques qui permettent d'utiliser les qualités inférieures de charbon (poussier, fines, schlamms, barrés, etc...).

En dehors des usines d'agglomérés qui ont été remises en marche pour le Foyer Domestique, des Industriels se sont organisés pour briqueter les fines, dont la proportion est forcément très forte dans leurs arrivages de charbons français.

*
* *

XI. — CONTROLE CENTRAL

Une étroite coopération est établie entre les Services de l'Administration tant à Paris que dans les Ports et Mines, et les Services préfectoraux, les Groupements et les Chambres de Commerce.

Chaque Département a, au B. N. C., le dossier toujours tenu à jour de ses besoins et de ses réceptions. Des délégués du Ministre entretiennent un contact direct avec les Préfets et avec les Bureaux départementaux. Ces derniers envoient tous les dix jours la situation des Stocks Généraux (aux 1^{er}, 10 et 20 de chaque mois).

*
* *

XII. — CONCLUSION

Nous ne pouvons mieux faire que de citer textuellement ici, en manière de conclusion de ce chapitre, les observations

par lesquelles se terminaient les Instructions générales du 12 juillet 1917 sur la Répartition et la Distribution du charbon. M. Loucheur s'exprimait ainsi :

« Les instructions qui précèdent ainsi que toute l'organisation qu'elles ont pour but de mettre sur pied ne seront pleinement comprises que si l'on a, à tout instant, présent à l'esprit que nos disponibilités en charbon sont inférieures aux besoins que nous avons coutume de satisfaire en temps de paix. Proportionner à ces disponibilités des besoins convenablement réduits, tel est ainsi le problème que pose à tout consommateur la situation du charbon jusqu'à la fin de la guerre.

« Donc restriction et économie, mais ajoutons immédiatement : économie possible et restriction supportable, à la condition que, premièrement cette restriction conduite à une consommation égale pour tous et basée uniquement sur les besoins nécessaires à la vie (cartes), et que, secondement, les classes pauvres et peu aisées qui n'ont pu faire aucune réserve, soient assurées d'avoir leur part grâce à la prévoyance des Pouvoirs Publics (Stocks Généraux) ».

Après avoir rappelé le texte ci-dessus, M. Loucheur ajoutait à la fin des instructions du 12 novembre 1917 :

« Les quatre mois écoulés depuis l'envoi des Instructions du 12 juillet 1917 ont été bien remplis. Presque tous ont répondu à l'appel qui leur était adressé et des résultats encourageants ont été acquis. »

L'organisation départementale est créée et a commencé de faire ses preuves. Les Stocks Généraux, bien que commencés seulement vers la fin de l'été et, par suite, moins importants qu'il eût été souhaitable, sont devenus partout une réalité. La Carte de ménage a été instituée dans la plupart des centres urbains et elle assurera à chacun la quantité indispensable à la vie domestique.

Les divers Groupements de l'Industrie et du Commerce sont en plein fonctionnement. Leur intervention ne peut évidemment avoir pour effet d'augmenter les ressources de

charbon, mais elle a déjà eu l'heureux résultat d'égaliser les stocks des uns et des autres, et par conséquent elle a empêché et elle empêchera désormais que l'un ne reste privé de charbon alors que l'autre aurait des réserves importantes que l'intérêt général, le seul qui compte en ce moment, ne justifierait pas.

En un mot, le mécanisme de la distribution existe maintenant de toutes pièces et grâce à lui le charbon pourra aller là où les nécessités primordiales exigeront qu'il aille.

Cela ne veut pas dire que le combustible sera plus abondant ou plus rare, au total, que l'hiver passé. Dans cet ordre d'idées, il convient seulement de remarquer que la production mensuelle des mines françaises ayant été accrue de plus de 700.000 tonnes depuis un an, cet accroissement compensera, et au delà, la diminution que pourront subir les importations anglaises par rapport à celles de l'an dernier.

Mais ce que l'on peut dire, c'est que, quelle que soit la somme des disponibilités, au régime des démarches, des compétitions et des surenchères, qui était celui d'hier, est d'ores et déjà substitué un régime où chacun, n'ayant ni à redouter de concurrence, ni à y recourir lui-même, peut attendre la part de charbon qui doit légitimement lui revenir dans les ressources plus ou moins réduites dont disposera à tout moment le pays ».

Ces observations du Ministre de l'Armement n'ont rien perdu avec le temps de leur rigoureuse exactitude. Les raisons impérieuses qui ont mis le Gouvernement dans la nécessité inéluctable de pourvoir lui-même aux besoins du pays en combustible subsistent dans leur intégralité, la paix n'ayant point amené, en effet, la détente attendue de la crise du charbon, crise qui reste aussi aiguë et beaucoup plus mal supportée aujourd'hui que pendant la guerre.

Quels furent les résultats obtenus par les méthodes de répartition que nous venons de décrire ? En un mot, quelle fut l'œuvre du Bureau National des Charbons ? nous l'allons sommairement examiner.

CHAPITRE VII

L'ŒUVRE ACCOMPLIE PAR LE BUREAU NATIONAL DES CHARBONS

Nous n'avons pas l'intention de donner ici l'exposé détaillé des diverses questions traitées par le B. N. C. ; leur nombre et leur complexité sont tels que nous ne pourrions le faire sans d'inévitables lacunes.

Il nous paraît seulement nécessaire de résumer les quelques matières étudiées dans cet ouvrage, en insistant sur le rôle particulier qu'eut à remplir l'organisme créé par la guerre pour la distribution du charbon et en montrant quels résultats il a permis d'acquérir. Nous nous attacherons exclusivement au fonctionnement du temps de guerre (jusqu'en décembre 1918) et exposerons seulement ensuite par quelques graphiques, l'aspect sous lequel s'est présenté le problème charbonnier en France pendant l'année 1919.

A. — Le B. N. C. pendant la guerre

Les « Instructions Générales sur la répartition et la distribution des charbons », en date du 12 juillet 1917, ont précisé dès l'origine le programme que s'était imposé le Sous-Secrétaire d'Etat des Fabrications de Guerre, par la suite Ministre de l'Armement et Ministre de la Reconstitution Industrielle.

« A la multitude actuelle des consommateurs, dit cette circulaire que nous avons déjà citée, chacun réclamant isolément le charbon dont il a besoin, vont être substituées, en vue d'une première répartition d'ensemble à partir des mines et des ports les seules parties prenantes que voici (suit l'énumération des sept grandes collectivités) ».

« A chacune de ces collectivités seront attribués des contingents révisables de charbon de façon telle que le total de ces contingents reste égal au total des disponibilités variables que l'on peut escompter (charbons anglais et charbons français).

« C'est aux représentants de ces collectivités qu'incombera la tâche d'effectuer la répartition entre les consommateurs qui en font partie, bien entendu sous le contrôle ministériel ».

Pour examiner sommairement la façon dont le programme a été réalisé, nous exposerons successivement :

- I. La répartition générale des disponibilités ;
- II. Le contrôle exercé sur le charbon à sa sortie des mines ou à son arrivée dans les ports ;
- III. L'organisation des groupements de consommateurs ;
- IV. La taxation des prix et les mesures d'ordre financier.

I. — RÉPARTITION GÉNÉRALE DES DISPONIBILITÉS

La distribution des disponibilités de charbon a fait l'objet de répartitions mensuelles depuis le mois d'août 1917. Le B. N. C. a indiqué à chaque Ingénieur en Chef des Mines et à chaque délégué de port le tonnage attribué à chacune des parties prenantes ; des rapports mensuels rendent compte en détail de ce travail de répartition ; ils indiquent en même temps les retouches opérées au cours du mois. Il est clair, en effet, que dans l'instabilité continuelle où l'on s'est trouvé,

notamment pendant les crises aiguës résultant des périodes d'activité militaire, les premières prévisions devaient subir les remaniements imposés par des nécessités impératives de transport. C'est ainsi notamment que le B. N. C. a dû opérer des déroutements, c'est-à-dire reprendre certains tonnages aux destinataires primitifs pour les affecter à d'autres mieux placés pour les recevoir ou dont les besoins étaient plus urgents. Bien entendu, ces déroutements n'ont pas été sans apporter quelques troubles dans la distribution intérieure des collectivités auxquelles les charbons étaient primitivement destinés et ils ont parfois soulevé des réclamations malgré les précautions prises pour éviter toute répercussion trop pénible. Il faut noter cependant que c'est uniquement grâce à ces mesures d'ajustement qu'on a pu faire face à des situations souvent extrêmement précaires et dont le public a généralement ignoré la gravité.

D'autre part, il est incombé au service de la Répartition de procéder à des échanges entre les consommateurs, de façon à éviter des transports irrationnels. La principale opération de ce genre a consisté dans les échanges Angleterre-France-Italie pour le ravitaillement en charbon de nos alliés italiens.

A une époque où la navigation dans la Méditerranée était particulièrement dangereuse par suite de l'activité des sous-marins et où le tonnage de fret disponible paraissait devoir diminuer constamment, il n'eût pas été rationnel de continuer à transporter les charbons directement par voie de mer d'Angleterre en Italie. On a donc été amené à recevoir sur les côtes de la Manche et de l'Atlantique des charbons anglais et à en faire l'échange tout au moins en partie avec des charbons français envoyés des mines du Centre et du Sud vers l'Italie.

Dans un même ordre d'idées, la France a cédé à l'Armée anglaise dans la région du Pas-de-Calais des charbons prélevés sur les mines françaises voisines en échange de charbons anglais remis dans nos ports. Des arrangements analogues

sont intervenus pour le ravitaillement de l'Armée américaine, de la Croix-Rouge américaine, de la Marine Nationale française (ports de la Méditerranée), de l'Algérie, etc.

L'ensemble de ces mesures a permis d'assurer d'une façon satisfaisante les besoins principaux du pays et, en première ligne, des chemins de fer et des usines de guerre.

Mais pour permettre l'exécution de la répartition telle qu'elle était dressée au Service Central à Paris, il était nécessaire qu'aucune parcelle de charbon, soit aux mines, soit aux ports, ne fût distraite de la destination qui lui était assignée. Le programme adopté comportait donc inévitablement l'obligation d'imposer aux mines et aux importateurs le respect de la répartition ; les dispositions prises à cet effet vont être indiquées ci-après :

* *

II. — CONTROLE DE LA PRODUCTION DES MINES ET DES IMPORTATIONS

En vertu de la loi du 22 avril 1916 (1) (article 3), il pouvait être « pourvu par voie de réquisition à l'approvisionnement en charbon de l'industrie privée et de la population « civile ». Il n'a pas été jugé nécessaire de recourir effectivement à la réquisition ; mais les résultats que cette mesure aurait donnés ont été atteints par une autre voie.

En ce qui concerne les *mines*, les exploitants sur la demande du Ministre ont consenti à expédier toute leur production aux destinataires qui leur seraient désignés. Les Ingénieurs en Chef des Arrondissements minéralogiques qui, dès le temps de paix, exerçaient déjà leur contrôle sur les exploitations houillères ont été chargés de notifier aux mines la

1. Cette loi et la loi du 10 février 1918 « établissant les sanctions nécessaires aux décrets rendus pour le ravitaillement national » sont les deux textes légaux sur lesquels s'appuie l'action du B. N. C.

répartition arrêtée par le B. N. C. et d'en fixer les détails d'application. Il a suffi de compléter les bureaux de ces ingénieurs par du personnel supplémentaire pour créer assez rapidement l'organe de répartition nécessaire.

En ce qui concerne les *ports*, la question était plus complexe. Il ne suffit pas, en effet, de répartir le charbon tel qu'il arrive. Il faut en outre aménager les importations de façon qu'elles répondent exactement aux qualités désirées. Il n'est pas indifférent, en effet, de recevoir soit du charbon vapeur, soit de l'anhracite, soit du charbon à gaz, et, en réalité, c'est au départ des ports anglais que doit se faire la première répartition.

Les accords franco-anglais antérieurs avaient subordonné les importations de charbon à l'octroi d'autorisations d'importation par le Gouvernement français. C'est en accordant ces autorisations et en y mettant les conditions voulues que l'on a pu obtenir l'adaptation des importations aux besoins des consommateurs, c'est-à-dire à la répartition générale arrêtée par le B. N. C.

A cet effet, des instructions en date du 31 août 1917 ont précisé les obligations des importateurs, et, en particulier, ont réservé au B. N. C. un droit d'option sur toutes les cargaisons arrivant dans les ports. En outre, l'attribution des licences a fait l'objet d'une révision très serrée et le chiffre de ces autorisations qui s'était exagérément enflé au cours des périodes antérieures a pu subir une compression progressive qui l'a rapproché du chiffre correspondant aux possibilités réelles d'importation. C'est ainsi qu'on est passé de 7.063.147 tonnes pour le 2^e trimestre 1917 à 5.046.000 tonnes pour le 4^e trimestre 1918. On a fait disparaître ainsi une des principales causes de trouble qui se présentaient dans le commerce d'importation; car on n'a donné les titres administratifs nécessaires qu'aux seuls intéressés qualifiés pour réaliser les importations.

D'autre part, des mesures spéciales ont dû être prises d'accord avec les autorités anglaises et avec les services de la

Marine Marchande pour contrôler l'utilisation de la Flotte charbonnière et notamment pour répartir convenablement entre les importateurs les bateaux disponibles. Ces bateaux étaient soit des bateaux neutres, soit des bateaux alliés, Français ou Anglais.

En ce qui concerne les bateaux neutres, leur affrètement était réservé (1) aux Gouvernements alliés par l'intermédiaire d'un organe interallié (Interallied Chartering Executive). Le Gouvernement français recevant de cet organe interallié tous les bateaux neutres affectés au trafic français avait la faculté de les rétrocéder aux importateurs de son choix, et c'est sur les indications du B. N. C. que cette rétrocession¹ était effectuée. Cette organisation vient d'ailleurs de prendre fin et l'Interallied Chartering Executive Committee a cessé depuis janvier 1919, d'être un organe d'affrètement pour devenir simplement un organe de contrôle des chartes-parties. En ce qui concerne les bateaux anglais, leur attribution n'était effectuée par les Comités Locaux et sanctionnée par le Ministry of Shipping que d'accord avec la Mission française des Charbons à Londres. Enfin, en ce qui concerne les bateaux français, la réquisition générale de la flotte (décret du 15 février 1918) et les mesures consécutives (contrat provisoire type pour la réquisition des navires de la flotte charbonnière en date du 9 mai 1918, *J. O.* du 13 mai 1918) ont permis de répartir les tonnages suivant les besoins. En outre, la flotte de secours gérée par l'Etat permettait de faire face aux besoins urgents et impérieux par des attributions immédiates de tonnage.

En dehors des cas où les bateaux pouvaient être directement attribués aux consommateurs importants (Compagnies des Chemins de Fer, usines de l'Armement, usines à gaz et d'électricité, etc...) il était nécessaire de réaliser des importations de charbon pour les petits consommateurs desservis par l'intermédiaire des importateurs revendeurs et il eût été

1. En vertu de l'accord Clémentel-Runciman de décembre 1916.

difficile au B. N. C. de faire un choix entre les importateurs-revendeurs d'un même port ; on a donc été amené à créer dans chaque port des groupements d'importateurs chargés non seulement de desservir les besoins des petits consommateurs grâce aux importations réalisées avec leurs propres bateaux ; mais également de se répartir entre eux le tonnage de fret que le B. N. C. leur attribuait ; en fait les torpillages ayant particulièrement atteint la flotte charbonnière d'avant-guerre, il s'est trouvé que la plupart des importateurs-revendeurs n'ont plus disposé de bateaux leur appartenant et que les Groupements d'importateurs ont utilisé presque exclusivement les bateaux attribués par le B. N. C.

Alors que dans les mines, le contrôle de la production et la surveillance des expéditions avaient pu, comme il a été dit plus haut, être organisés facilement grâce à l'existence antérieure d'une administration d'Etat (Bureaux des ingénieurs en Chef des arrondissements minéralogiques) il n'en était plus de même pour les importations et l'on a dû créer de toutes pièces dans les ports des bureaux spéciaux chargés de surveiller les expéditions et d'assurer le fonctionnement général des importations contrôlées suivant le programme exposé ci-dessus. Ces services ont été confiés en général à des officiers demandés au Ministère de la Guerre et dans certains cas aux Ingénieurs du Service Maritime des Ponts et Chaussées. Auprès d'eux ont été instituées des Commissions Locales composées de représentants qualifiés des importateurs et des consommateurs ; dans chaque port une commission d'Administration commerciale (arrêté du 22 juin 1917) pouvait guider les délégués dans leur tâche de répartiteurs et une commission de contrôle des prix (arrêté du 24 juin 1917) les secondait dans le contrôle des prix de revient. Les « Instructions Générales aux délégués du B. N. C. dans les ports sur le contrôle, la répartition et le règlement des importations de charbon anglais » en date du 29 août 1917 ont été la base de toute cette organisation.

Pour donner, tant aux Ingénieurs des Mines, qu'aux Délé-

gués du B. N. C. dans les ports les moyens de contrôle nécessaires sur les expéditions faites par les mines ou les importateurs, il a été obtenu du Ministère des Travaux Publics une réglementation nouvelle (1) des transports de charbon par Chemins de Fer ou par voie d'eau. Aux termes de cette réglementation en date du 1^{er} octobre 1917, aucune expédition de charbon ne peut avoir lieu soit des mines, soit des ports, sans le visa du représentant du B. N. C. C'est grâce à cette disposition que l'autorité des agents du B. N. C. a pu s'affirmer entièrement et l'on doit y voir l'une des mesures les plus efficaces qui ont été prises pour l'observation du régime de guerre imposé aux charbons.

*
* *

III. — ORGANISATION DES GROUPEMENTS DE CONSOMMATEURS

L'organisation des Groupements de Consommateurs avait déjà été entreprise en partie, antérieurement au nouveau régime. Elle a été poursuivie par les soins des Officiers du Service des Transports et Combustibles du Ministère de l'Armement en ce qui concerne les Groupements des Industriels de l'Armement et les Chambres de Commerce ; par les soins de l'Intendance, en ce qui concerne les Groupements des Industriels de l'Intendance ; par les soins du Ministère des Travaux Publics en ce qui concerne les Groupements : Navigation, Ports et Routes ; enfin directement par les soins du Bureau National des Charbons en ce qui concerne les Offices

(1) Antérieurement, les expéditions à partir des centres de production ou d'importation ne pouvaient avoir lieu que dans certaines zones déterminées à l'avance. Le respect des zones d'expédition entraînait d'assez graves sujétions pour le personnel des transports chargé de contrôler la régularité des destinations, et les dérogations — fréquemment nécessaires — exigeaient un échange de correspondances et conduisaient inévitablement à des retards d'exécution.

départementaux, les Unions des usines à gaz et des usines électriques, les Chemins de fer, les charbons de soute.

Le cadre restreint de cet ouvrage ne permet pas de s'étendre longuement sur les détails de la formation de ces différents groupements et sur la discipline qu'il a été nécessaire d'y introduire. On conçoit quelle importance s'attachait à leur rôle de sous-répartiteurs car il eût été matériellement impossible au B. N. C. de se trouver directement en contact avec chaque consommateur de charbon. On peut dire que dans l'ensemble ces Groupements ont rendu les plus grands services malgré les imperfections isolées constatées au début dans le fonctionnement de certains d'entre eux; en définitive, les représentants de ces organismes avaient, d'une façon générale, compris très nettement le rôle qui leur était assigné et ils assuraient d'une façon satisfaisante la sous-répartition de leurs contingents entre leurs adhérents.

*
* *

IV. — TAXATION DES PRIX ET MESURES D'ORDRE FINANCIER

a) *Taxation.* — L'Administration tient son pouvoir de taxation, sur les charbons français comme sur les charbons anglais, de la loi du 22 avril 1916. Nous l'avons déjà indiqué.

En ce qui concerne la taxation des *charbons français*, elle a été poursuivie par la Direction des Mines et le Cabinet du Ministre sans intervention du B. N. C. Il y a lieu de noter toutefois que les derniers arrêtés de taxation ont donné une garantie nouvelle aux consommateurs en spécifiant la teneur en cendres maxima qui correspondait à chaque prix fixé. On a pu ainsi obtenir des mines une amélioration de la qualité des charbons ou, le cas échéant, leur imposer une réfaction de prix.

D'une façon générale, le B. N. C. n'a été saisi d'aucune

réclamation sérieuse touchant l'application de la taxe à la mine qui a été correctement appliquée par les sociétés houillères.

En ce qui concerne la taxation des *charbons anglais*, la situation était plus difficile. Nous avons d'ailleurs suffisamment insisté déjà sur cette question pour n'y pas revenir ici. Mentionnons seulement que le B. N. C. procéda à des vérifications par sondages pour s'assurer de la stricte application des arrêtés. Dans l'ensemble, les résultats obtenus ont répondu au but poursuivi; les quelques irrégularités révélées par les sondages ont été peu nombreuses et ont reçu les sanctions nécessaires qui ont consisté généralement dans une suspension des autorisations d'importation et dans la restitution des majorations irrégulières.

La taxation des agglomérés fabriqués avec des fines et du brai d'importation a posé, d'autre part, en ce qui concerne le prix du brai, un problème analogue à celui du prix du charbon. Un « Comptoir d'Achat de Brai » qui a pu être constitué dans le dernier trimestre de 1918 a permis d'organiser une péréquation des prix du brai et d'assurer à l'industrie des agglomérés la sécurité d'exploitation nécessaire.

b) *Mesures d'ordre financier.* — Le charbon anglais et le charbon français ayant été taxé chacun de leur côté, il n'en restait pas moins que les consommateurs, suivant qu'ils recevaient du charbon d'une sorte ou d'une autre c'est-à-dire, en général, suivant leur situation géographique, pouvaient se trouver placés dans des conditions extrêmement différentes, le prix du charbon anglais étant notablement supérieur au prix du charbon français; aussi bien le but des Groupements de consommateurs devait-il être de pratiquer entre leurs adhérents une péréquation intérieure les mettant tous sur un pied d'égalité et nivelant des écarts de prix dus non pas à la qualité du charbon, mais uniquement aux circonstances de guerre. Ces péréquations intérieures ont été pratiquées principalement par les groupements industriels de

l'Armement sous l'inspiration du service des Transports et Combustibles ; elles ont également fonctionné dans d'autres groupements, notamment dans les unions de gaz et d'électricité.

Mais, à côté de ces mesures d'initiative privée — provoquées ou soutenues par les directives du Minist're — d'autres, d'ordre plus général étaient nécessaires ; il se trouvait, en effet, que dans une même catégorie de consommateurs certains d'entre eux étaient voués d'une façon presque inévitable à l'utilisation exclusive du charbon anglais ; c'est ainsi que pour la consommation domestique, il n'eut pas été rationnel d'envoyer sur les départements côtiers du charbon provenant des mines françaises. Or, il eût été profondément injuste de laisser ces populations payer leur charbon à un prix double, si ce n'est triple, de celui auquel le payaient les populations de l'intérieur. Il fut donc décidé par le Minist're que pour ces consommateurs et pour certaines autres catégories d'intéressés (armateurs-pêcheurs, minotiers, etc...) le charbon anglais serait livré non pas au prix de revient, mais à un prix conventionnel voisin du prix français.

Pour réaliser cette mesure, il fallait qu'un service d'Etat achetât au prix de revient pour le revendre au prix conventionnel : c'est le B. N. C. qui fut chargé de l'opération, par l'intermédiaire de la Caisse du Compte spécial des Chemins de fer de l'Etat, qui devint son organisme financier. D'ailleurs, pour faire face aux dépenses qu'allaient entraîner ces mesures, il était nécessaire de demander un sacrifice à d'autres consommateurs en surtaxant pour eux le charbon français. On institua à cet effet des surtaxes régionales, dont furent frappés les charbons destinés au commerce et à l'industrie, et le mécanisme financier consista à faire intervenir le Compte spécial des Chemins de fer de l'Etat qui achetait ces charbons aux mines suivant le prix de taxation et le revendait aux consommateurs suivant ce même prix majoré de la surtaxe.

Enfin, d'autres mesures d'équité furent prises à l'égard de

certains consommateurs auxquels la répartition générale conduisait à attribuer une proportion importante de charbon cher alors qu'ils étaient tenus d'assurer des services publics à des tarifs fixés. C'est ainsi que les industries du gaz, de l'électricité, des usines d'eau, etc... bénéficièrent de dispositions particulières.

On conçoit l'importance des opérations comptables que cette organisation conduisait à confier au B. N. C. Ce dernier devait en particulier, être acquéreur de quantités importantes de charbon anglais dans les ports ; il devenait donc un des premiers intéressés à la détermination précise des prix, et les commissions spéciales instituées dans les ports eurent précisément pour mission de déterminer ces prix, mission délicate tant que la compensation des frets ne fut pas établie.

Les « Conditions générales de paiement des charbons de « foyer domestique, livrés dans les ports de France », en date du 30 septembre 1917, vinrent poser les principes généraux de ces paiements, et c'est dans ces conditions générales que se trouve l'origine de la taxation étendue ultérieurement à tous les charbons par l'arrêté du 15 juin 1918 avec addition de la Compensation des frets.

Les « Instructions aux délégués du B. N. C. sur la tenue « des écritures statistiques et comptables » en date du 6 septembre 1917 fixèrent, d'autre part, les règles à suivre pour la tenue d'écritures qui soulevaient des problèmes entièrement nouveaux pour la plupart des officiers chargés de les appliquer.

Il convient de noter l'importance des sommes sur lesquelles ont porté les opérations du B. N. C.

La répartition mensuelle proprement dite distribuait environ 3.600.000 tonnes de charbon représentant en chiffres ronds une valeur de 360.000.000 de francs par mois. Bien entendu les opérations comptables du B. N. C. ne portaient que sur une fraction de ce chiffre, mais cette fraction n'était pas négligeable et, depuis l'origine du nouveau régime jus-

qu'au 31 décembre 1918, le service de la comptabilité générale du B. N. C. a inscrit en écritures pour plus de 980.000.000 au crédit et pour plus de 700.000.000 au débit. L'importance globale des opérations comptables du B. N. C. a donc atteint en dépenses et en recettes 1.680.000.000 fr.

Dans la tâche complexe de ce service de comptabilité, il ne faut pas omettre de signaler la charge qu'entraîne la liquidation des échanges, dont il a été question plus haut, (échanges avec l'Italie, avec l'armée anglaise, l'armée américaine, etc.). De même, la mission spéciale confiée au B. N. C. de vérifier le prix de revient des charbons consommés par les usines d'électricité, de façon à fixer la base de prix du kwtt-heure pour les marchés comportant la clause dite « du charbon » c'est-à-dire une échelle de prix mobile, suivant le prix du charbon (circulaire du 31 mars 1918 de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports), a entraîné également de nombreuses vérifications comptables et un contrôle laborieux.

Actuellement, et depuis le 1^{er} janvier 1919, les surtaxes régionales sur les charbons français ont pu être supprimées.

En terminant cet examen rapide des mesures financières qui ont été mises en jeu, il serait injuste de ne pas rappeler l'aide apportée au B. N. C. par l'Administration des Chemins de fer de l'Etat (Compte spécial) (1) qui a été le caissier du B. N. C. et qui a assuré les paiements et les recouvrements résultant de ses opérations.

L'historique forcément très succinct qui précède permet une vue d'ensemble sur l'œuvre accomplie par le B. N. C. pendant la guerre. Comme toute œuvre humaine, elle a pu

(1) M. Milliès-Lacroix, rapporteur général de la commission des finances au Sénat, a consacré une partie de son rapport (*J. O.* du 30 décembre 1919) à l'étude du compte spécial des charbons. Nous reconnaissons avec lui que ce compte spécial fut ouvert à l'encontre des règles budgétaires et constitutionnelles. Mais les besoins urgents, qui motivèrent sa création, suffirent à justifier un moyen de fortune que l'état de guerre rendait indispensable.

comporter des imperfections ; mais on doit reconnaître que le but assigné par le Ministre à cet organisme a été atteint : « au régime de démarches, de compétitions, et de surenchères qui était celui d'hier, a été substitué un régime où chacun n'ayant ni à redouter de concurrence, ni à y recourir lui-même, peut attendre la part de charbon qui doit légitimement lui revenir dans les ressources plus ou moins réduites dont disposera à tout moment le Pays » (Instructions Ministérielles du 12 novembre 1917).

Ainsi que l'écrivait le 14 janvier 1919 le lieutenant-colonel Mazerolle, Directeur du Bureau National des Charbons « la discipline introduite tant dans la répartition générale que dans le commerce d'importation a eu d'autre part un effet indéniable sur les prix de vente et le marché du charbon a connu, après des jours troublés, une stabilité et une régularité qui doivent être notées à l'actif des résultats obtenus. »

Ci-joint quelques graphiques explicatifs (A remarquer qu'il y a lieu d'ajouter aux chiffres des graphiques les tonnages de charbon non compris dans les répartitions mensuelles du B. N. C., à savoir : pour les charbons français, les tonnages consommés dans les mines et les charbons cokéfiés, au total 350.000 tonnes par mois environ ou un peu plus de 4.000.000 de tonnes par an ; pour les charbons anglais, ceux destinés à l'Intendance maritime, aux bases anglaises, américaines et belges, enfin les cokes et les charbons en transit pour l'Italie, soit environ 400.000 tonnes par mois ou près de 5.000.000 de tonnes par an).

La fin des hostilités a amené quelques modifications dans les données du charbon en France. Nous ne les étudierons point en détail, nous contentant d'en présenter un aperçu sommaire complété par des graphiques.

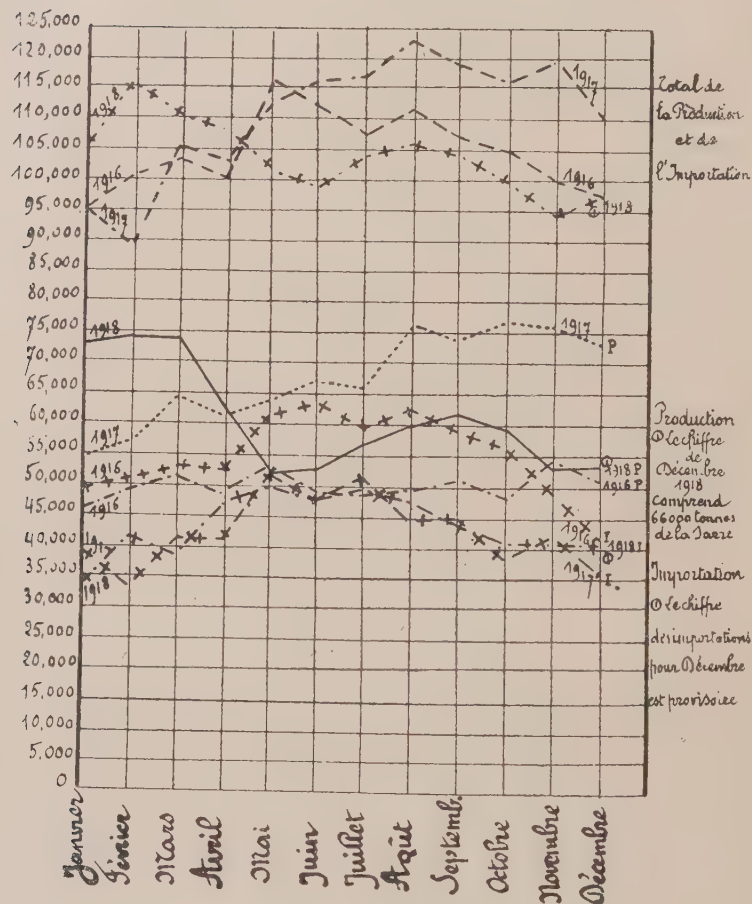


Fig. 3. — Production et importation soumises à la répartition du B.M.C.; années 1916, 1917, 1918 (moyennes journalières par mois).

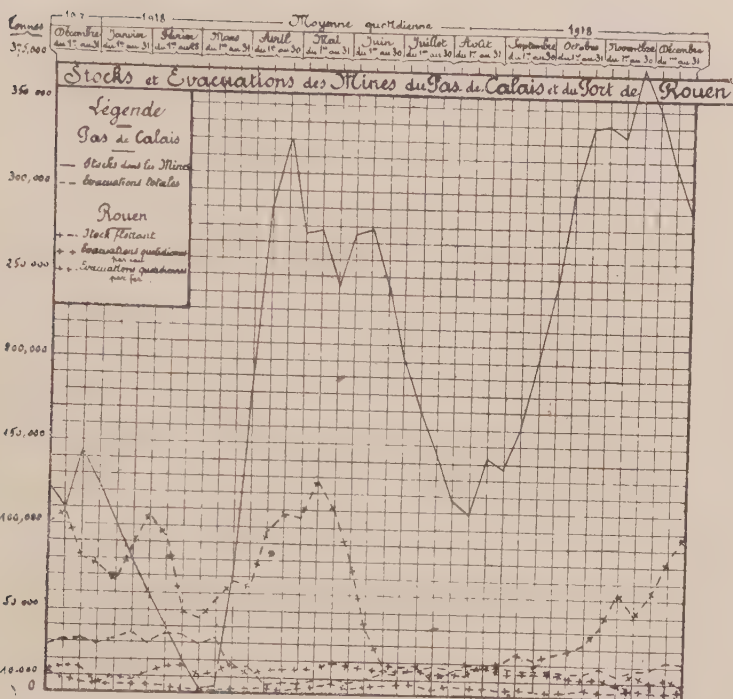


Fig. 4. — Stocks et évacuations des mines du Pas-de-Calais et du port de Rouen ; années 1917, 1918.

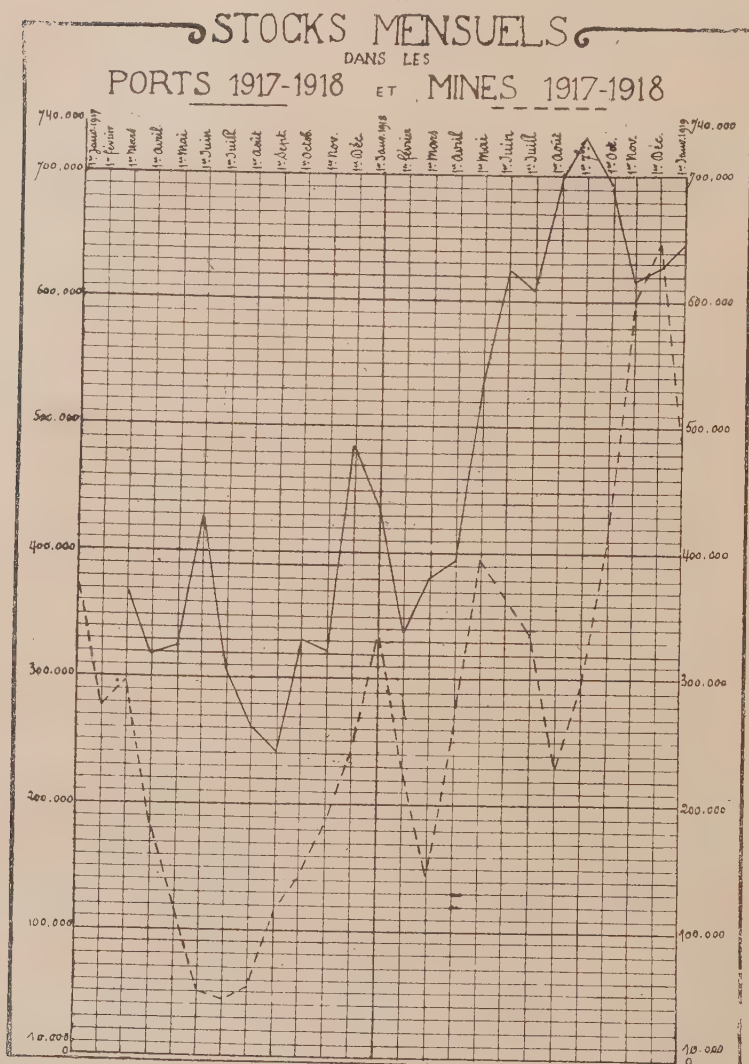


Fig. 3. — Stocks mensuels dans les ports, 1917, 1918
et dans les mines, 1917, 1918.

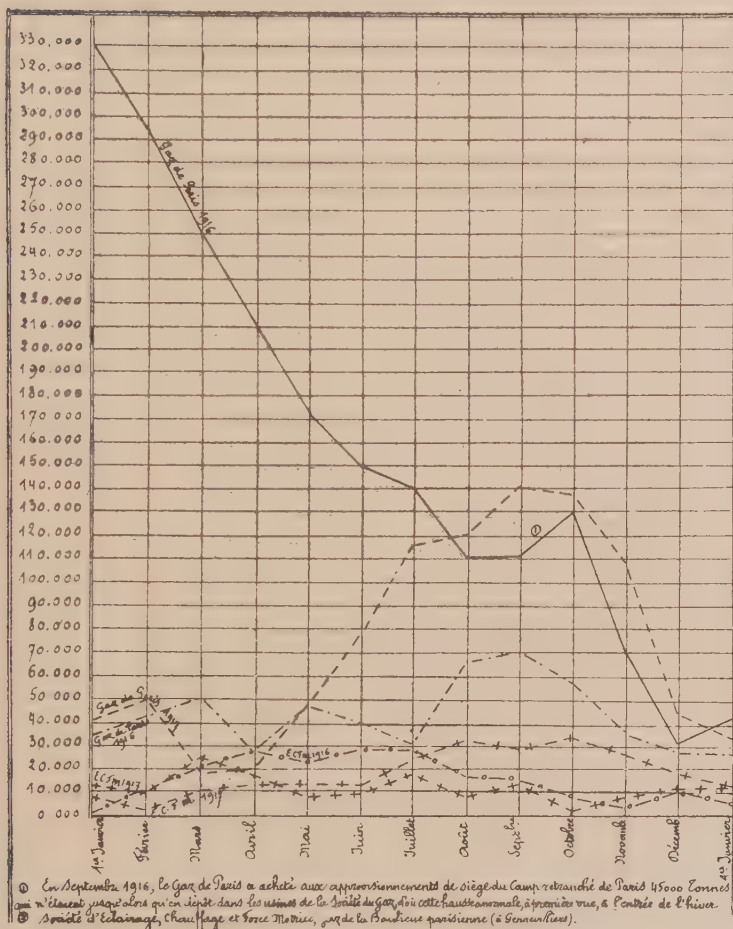


Fig. 6. — Stocks du Gaz de Paris et de la S. E. C. F. M.
années 1916, 1917, 1918.

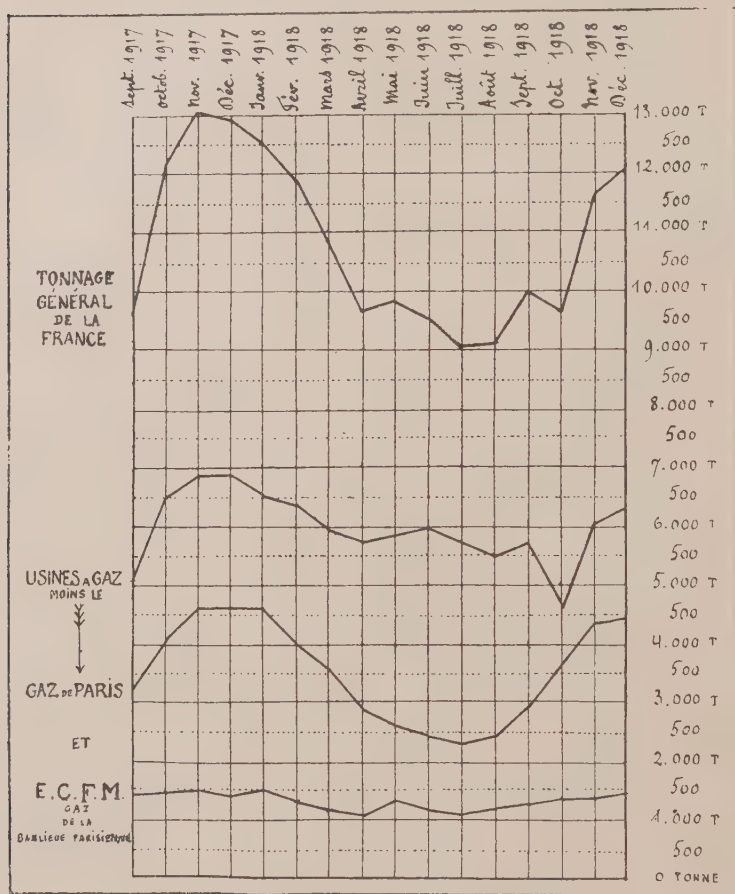


Fig. 7. — Consommation des Usines à Gaz, septembre 1917 à décembre 1918 (moyenne quotidienne).

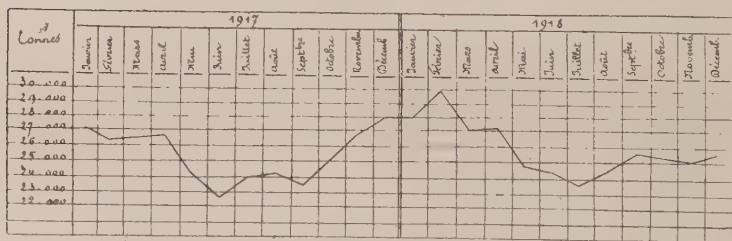


Fig. 8. — Consommation quotidienne totale des réseaux de chemins de fer par tonnes.

B. — Le charbon en France pendant l'année 1919

Malgré la victoire, assez belle pour que les sacrifices soient comptés sans regrets, pour qu'aucun de nous ne veuille plus connaître de difficultés insurmontables, les épreuves n'ont pas cessé et la crise du charbon apparaît encore en France comme particulièrement angoissante.

L'année 1919 fut à ce point de vue, franchement mauvaise et ne permit pas le retour, espéré, trop prématurément peut-être, de la liberté du marché du charbon. Le total des importations et de la production disponible des mines françaises pour 1919, donne seulement le chiffre de 37.273.370 tonnes, un peu inférieur au total de 1918 qui était de 38.151.490 tonnes (y compris 65.000 tonnes expédiées en décembre 1918 par les mines de la Sarre). Et cependant, nos besoins n'avaient fait que croître, par suite de la remise en état d'une partie des régions envahies, aussi bien que de la consommation nécessaire à l'Alsace-Lorraine recouvrée.

Nous avons eu pourtant l'appoint des charbons de la Sarre et de la Lorraine, celui très faible des charbons américains et le tonnage allemand encore que très inférieur aux quantités stipulées par le traité de paix, enfin les importations non négligeables de charbons belges.

Le déficit tient donc uniquement à la faiblesse inouïe de notre production nationale, atteinte par la grève générale de juin dernier, par la loi inopportune des huit heures dont l'application aux houillères sous le nom de loi Durafour (1) amène une diminution variable suivant les mines, mais approchant parfois d'une heure et demie sur la journée normale; enfin par la baisse de rendement de l'ouvrier

1. En date du 24 juin 1919 (*J. O.* du 23 juin 1919).

mineur constatée depuis la guerre et qui se chiffre par plus de 20 0/0 par rapport à la moyenne de 1913. Nous considérons ces résultats, quelque peu déconcertants, dans les graphiques ci-joints (Il y aurait lieu d'ajouter aux chiffres des graphiques les tonnages non compris dans les répartitions du B. N. C. pour l'année 1919 soit une moyenne mensuelle de 340.000 tonnes de charbons français et 400.000 tonnes de charbons anglais).

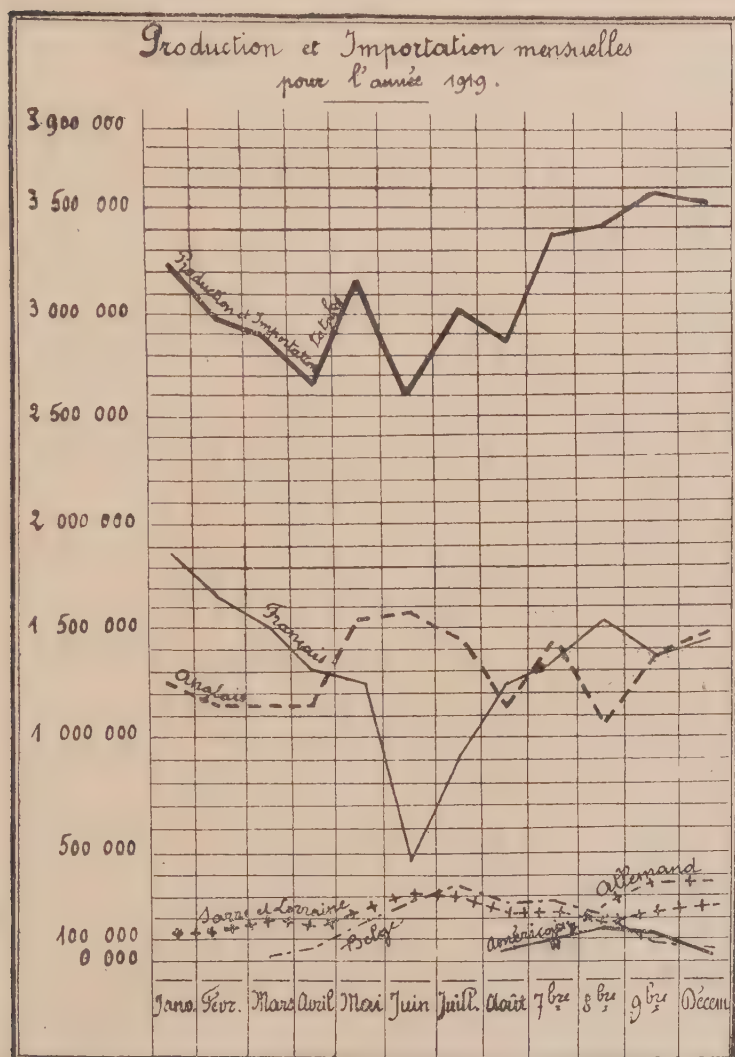


Fig. 9. — Production et importation mensuelles pour l'année 1919.

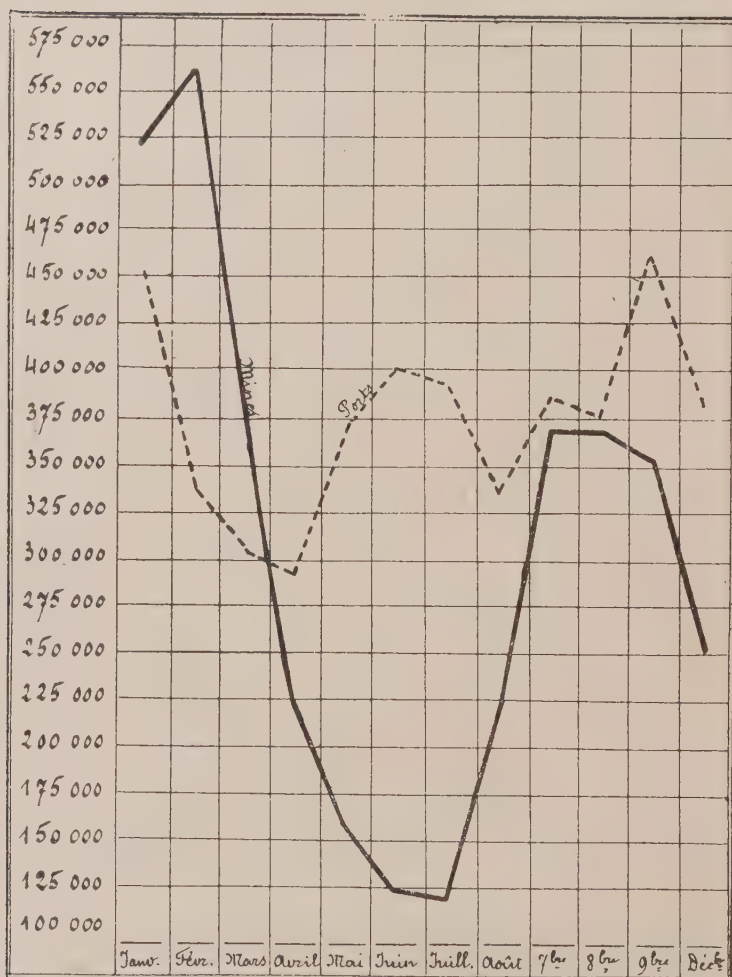


Fig. 10. — Stocks mensuels dans les ports et dans les mines pour l'année 1919.

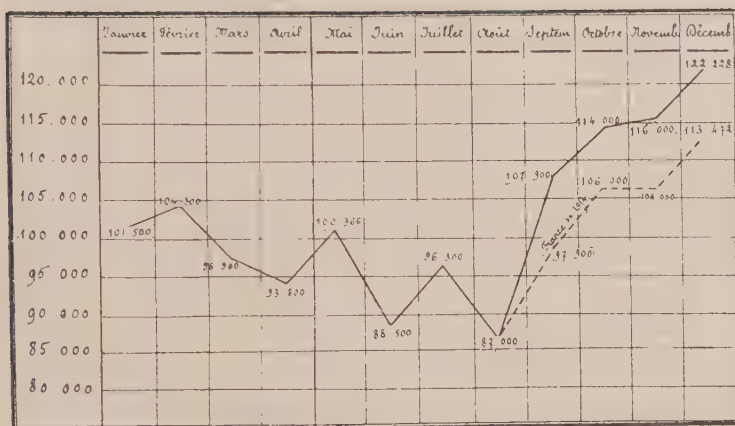


Fig. 11. — Combustibles destinés à la consommation française (y compris l'Alsace-Lorraine à partir de septembre 1919). Moyenne des livraisons journalières en 1919.

CONCLUSION

Dès le début de l'année 1919, le Ministre de la Reconstitution Industrielle examina la possibilité de rendre la liberté au commerce du charbon. Les avis qu'il recueillit à ce sujet furent unanimes à conclure qu'une telle mesure serait prématurée ; et tous, même les plus intéressés au régime de la liberté, demandèrent l'institution d'un régime de transition.

Ce régime, institué par la Circulaire du 2 mai 1919, à laquelle nous avons déjà fait allusion, laissait à l'autorité administrative le soin de continuer à établir un contingentement, reconnu encore nécessaire, le B. N. C. étant, à cet effet, maintenu en sa forme primitive. Par contre, et pour permettre progressivement la reprise des relations commerciales d'avant-guerre, une certaine liberté était donnée à la réalisation des contingents fixés.

Ainsi donc, depuis le 1^{er} juillet 1919, le rôle officiel des répartiteurs dans chaque collectivité se borne à faire connaître à chacun des adhérents, la part qui lui revient ; et ceux-ci peuvent la réaliser à leur gré, dans le lieu de provenance qui leur a été indiqué ; ils peuvent, comme par le passé, s'ils en manifestent expressément le désir, faire réaliser par leur répartiteur, mais ce mode de réalisation, autrefois obligatoire, est désormais facultatif. C'est là une première étape vers la liberté. Mais quelle que soit l'opinion que l'on professe sur les avantages des monopoles d'Etat dans le domaine industriel et commercial — et nous reconnaissons bien volontiers que cette ingérence est le plus souvent néfaste, — il est malheureusement hors de doute

que l'on ne peut encore songer à rendre au commerce du charbon en France, sa liberté d'antan. Ce serait exposer le pays à une crise autrement grave que celle qu'il subit aujourd'hui ; ce serait surtout favoriser le trafic des influences, la course aux surenchères, la hausse effrénée des prix, avec, comme corollaire, la disette absolue de combustible pour les consommateurs les plus intéressants.

Nous admettons donc l'action de l'Etat comme un mal, mais un mal nécessaire et ne cesserons de protester contre les attaques aussi véhémentes qu'injustifiées, qui, dans une certaine presse, s'élèvent chaque jour contre les Services du B. N. C.

Un fait brutal subsiste contre lequel aucune prévention ne saurait se faire jour. Tant que notre production nationale sera amputée de notre principal bassin houiller, et quel que soit le degré auquel sera poussée l'exécution, acceptée ou contrainte, des engagements pris par l'Allemagne relativement aux livraisons de charbons à nous faire une marge importante, continuera à s'interposer entre nos besoins et les moyens de les faire satisfaire. N'est-ce pas le premier rôle de l'Etat de chercher à atténuer les conséquences d'une crise de cette sorte en prenant toutes les mesures qui peuvent y contribuer ?

La cause semble d'ailleurs entendue. Mais encore faut-il que l'un des problèmes vitaux de l'après-guerre soit abordé avec la ferme volonté de lui trouver une solution rapide et l'énergie nécessaire pour mettre en œuvre les moyens propres à résoudre la crise.

Pour rétablir l'équilibre entre la production et les besoins de la consommation, il nous faut évidemment produire davantage ; mais cela ne suffit pas ; il faut surtout, quel que soit le tonnage dont nous pouvons disposer, l'utiliser dans les meilleures conditions.

Il est indispensable de tirer du charbon l'emploi le plus utile et le plus complet, tel est le thème à la fois scientifique et pratique de recherches déjà amorcées et dont le

complément méthodique et rapide est l'un des besoins de l'heure présente. Il serait prématuré de prévoir le résultat de telles recherches ; mais, dès maintenant, nous pouvons affirmer qu'un frein peut être mis au gaspillage du combustible qui se présente dans des proportions stupéfiantes et sous les formes les plus diverses. L'utilisation rationnelle du charbon permettrait de produire avec une consommation infiniment moindre les mêmes quantités de chaleur et d'énergie qu'actuellement et parerait dans une très large mesure au déficit de notre production nationale. Mais quelles que soient les perspectives qui peuvent s'ouvrir au point de vue des économies de combustible, beaucoup, parmi les mille moyens d'atténuer le gaspillage actuel, ne peuvent être mis en œuvre immédiatement. Aussi devons-nous chercher sans répit d'autres solutions au problème et en particulier obtenir un relèvement du rendement industriel de l'ouvrier mineur. Nous ne saurions en effet nous dissimuler que nous sommes ramenés en finale à ce qui nous reste de la production nationale, seule base absolument certaine aux lendemains un peu troubles d'une paix mondiale, d'où la Société des Nations n'aura exorcisé ni l'égoïsme impitoyable des nationalismes économiques ni les irrésistibles pesées de la suprématie des productions.

M. Le Troquer, Ministre des Travaux Publics, vient d'ailleurs à l'occasion d'une interpellation de M. A. Peyroux, d'exposer à la Chambre (1) notre situation charbonnière actuelle ainsi que les mesures prises pour l'améliorer (2).

« Alors que notre consommation de charbon était de
« 65 millions de tonnes avant la guerre, les mines fran-
« çaises ne produisaient que 41 millions. Nous devons donc
« importer la différence, soit 12 millions de tonnes d'Angle-
« terre, 3 de Belgique et 7 d'Allemagne.

1. Séance du 19 février, *J. O.* du 20.

2. Le texte qui suit est la reproduction d'un article paru dans le journal *l'Information*, le 20 février 1920 : « La question du charbon ».

« Aujourd'hui quelle est la situation ? Les besoins se sont
« élevés en janvier à 5.400.000 tonnes, ce qui cor-
« respond à 64.800.800 tonnes par an, sans compter l'Al-
« sace et la Lorraine, dont la consommation est compensée
« par la production des provinces perdues et le disponible
« de la Sarre. Tablons sur un chiffre rond de 70 millions,
« les besoins augmentant d'ailleurs au fur et à mesure de la
« remise en marche de nos usines.

« Que produisent actuellement les mines françaises ?
« On a extrait en 1919, 19.361.000 tonnes auxquel-
« les il y a lieu d'ajouter 605.000 tonnes provenant des
« mines sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais, soit 20 mil-
« lions au total. Cette production de 19.361.000 tonnes
« en 1919, s'oppose à 26.259.000 tonnes en 1918, 28.915.000
« tonnes, en 1917, 21.310.000 tonnes en 1916, 19.533.000
« tonnes en 1915 et 21.085.000 tonnes en 1914. La produc-
« tion par journée de travail d'un ouvrier du fond qui était
« de 980 kilogrammes environ en 1913, est tombée à
« 800 kilogrammes environ ; celle par ouvrier du fond et
« du jour est descendue de 700 à 500 kilogrammes.

« L'insuffisance de la production est donc actuellement de
« 50 millions de tonnes. Pour la combler, il y a lieu tout
« d'abord de développer l'extraction. Une prolongation
« exceptionnelle de la journée de travail est demandée aux
« ouvriers mineurs, avec qui M. Borrel, sous-secrétaire
« d'Etat aux mines et forces hydrauliques, est entré en con-
« versation à ce sujet. Des efforts sont réalisés pour augmen-
« ter le personnel en développant les trains ouvriers desser-
« vant les mines, en retirant les ouvriers mineurs employés
« dans les chantiers des entrepreneurs des régions libérées
« ou dans les travaux de déblaiement des charbonnages.
« Des pourparlers sont engagés pour embaucher de la
« main-d'œuvre italienne et polonaise. Enfin, on se pré-
« occupe de la question du logement des ouvriers pour les
« maintenir à la mine.

« En ce qui concerne le développement de l'outillage et

« des installations, un programme a été demandé aux mines
« pour qu'elles se trouvent dans un délai de cinq ans à la
« hauteur des exigences modernes. Enfin, on active le plus
« possible la restauration des mines sinistrées.

« La question des importations a été ensuite envisagée
« par le Ministre.

« L'importation anglaise, qui était de 12 millions de tonnes avant la guerre, a atteint 15.645.579 tonnes en 1919 et
« le gouvernement a obtenu qu'elle soit portée à 18 millions.
« Le tonnage représente 55 0/0 des disponibilités d'exportation actuelles de l'Angleterre contre 20 0/0 avant la
« guerre.

« L'importation belge nous donnait avant la guerre
« 4.500.000 tonnes de charbon. En 1919, il nous a été livré :
« en mars, 20.000 tonnes ; en avril, 70.000 tonnes ; en mai,
« 161.771 tonnes ; puis nous montons en juillet à 332.887
« tonnes, nous descendons en août à 266.180 tonnes, en
« novembre à 92.406 tonnes pour tomber en décembre à
« 47.406 tonnes. Le Gouvernement français a demandé
« 200.000 tonnes par mois, mais le Gouvernement belge
« vient de ne lui accorder que 120.000 tonnes, avec promesse d'augmenter ce contingent au fur et à mesure des
« disponibilités de la production.

« Quant aux charbons américains, dont l'importation est
« libre, ils nous ont donné les contingents suivants : au mois
« d'août, 31.700 tonnes ; en septembre 82.298 ; en octobre
« 142.564 ; en novembre 103.014 ; en décembre 33.206 ; en
« janvier 31.600, au total 455.000 tonnes. »

En ce qui concerne les charbons allemands, le Ministre a fait les déclarations suivantes :

« Je rappellerai d'abord succinctement quelles sont les
« obligations de l'Allemagne, de par le traité de paix.

« De par le traité de paix, l'Allemagne doit nous livrer
« tout d'abord « la différence entre la production annuelle
« avant la guerre des mines du Nord et du Pas-de-Calais,
« détruites du fait de la guerre, et la production du bassin
« couvert par ces mines pendant l'année envisagée ».

« Done, si l'insuffisance de production de ces mines est de
« 20 millions de tonnes, comme elle l'était, avant tout com-
« mencement de production, l'Allemagne nous doit ces
« 20 millions de tonnes par surpriorité. Elle nous doit en
« plus les 7 millions de tonnes qu'elle nous livrait avant la
« guerre.

« Mais la question s'étant posée d'obtenir de l'Allemagne
« des livraisons anticipées, un protocole est intervenu, à la
« date du 29 août 1919, protocole valable jusqu'au
« 30 avril 1920, qui fixe les quantités de charbon que
« l'Allemagne nous doit, sur les bases d'un barème annexé
« au protocole et que je résume en deux mots. Tout d'abord,
« quelle que soit sa production mensuelle, l'Allemagne nous
« doit 1.660.000 tonnes par mois, correspondant aux 20 mil-
« lions de tonnes qu'elle doit nous livrer par surpriorité.
« Ensuite, si la production allemande varie de 9 millions
« à 10.660.000 tonnes par mois, elle doit livrer aux alliés
« 60 0/0 de l'excédent de la production au delà de 9 millions
« de tonnes.

« Si la production est supérieure à 10.660.000 ton-
« nes par mois, l'Allemagne doit une livraison de
« 2.600.000 tonnes augmentée de 50 0/0 de l'excédent de la
« production au delà de 10.660.000, les 1.660.000 de la
« France restant toujours à fournir en surpriorité.

« Quelles devraient être, à l'heure actuelle, les obligations
« de l'Allemagne par l'application de ce barème ? Le calcul
« est simple. Le déficit des mines sinistrées n'est plus de
« 20 millions de tonnes : il est de 18.990.000 tonnes corres-
« pondant à une priorité mensuelle de 1.574.000 tonnes.
« Mais, en outre, nous sommes au deuxième stade du
« barème : l'Allemagne a produit plus de 9 millions de ton-
« nes par mois — 10.450.000 tonnes — ce qui nous donne
« droit à une part proportionnelle supplémentaire de
« 265.000 tonnes.

« Donc $1.574.000 \text{ tonnes} + 265.000 = 1.839.000$.

« Mais il y a lieu de déduire un tonnage moyen corres-

« pondant aux livraisons anticipées qui s'élèvent à 260.000
« tonnes. J'arrive ainsi à un total de 1.579.000 ou 1.600.000
« tonnes en chiffres ronds.

« Voilà ce qui nous est dû. Voyons ce qui nous a été
livré.

« En janvier, nous avons obtenu 497.422 tonnes ; en
« février, du 1^{er} au 12, nous avons obtenu 284.194 tonnes ce
« qui correspond à une livraison moyenne de 23.683 tonnes
« par jour. Je reçois tous les matins les chiffres des livrai-
« sons qui nous sont faites ; la moyenne oscille autour de
« 24.000 tonnes par jour.

« Il n'y a donc pas de contestation possible : l'Allemagne
« n'a pas tenu et ne tient pas ses engagements. Tout ce que
« je puis dire à cet égard, entièrement d'accord avec M. le
« Président du Conseil, c'est que nous serons inflexibles.

« Il ne m'appartient pas de donner plus de précisions,
« mais je puis dire que le traité de paix sera appliqué. »

M. le Trocquer a ensuite résumé son exposé en ces
termes :

« J'en arrive donc au bilan de notre situation : besoins,
« 70 millions de tonnes y compris l'Alsace et la Lorraine ;
« production mines françaises 20 millions de tonnes ; mines
« françaises sinistrées et Allemagne 27 millions de tonnes ;
« Angleterre 18 millions de tonnes ; Belgique 2 millions de
« tonnes ; soit, au total 67 millions de tonnes.

« Nous arrivons donc à peine à équilibrer, nous n'équili-
« brons même pas. De là une triple nécessité : la nécessité
« de restreindre autant que nous le pouvons la consommation
« du charbon, la nécessité de mettre en pratique toutes les
« méthodes d'économie rationnelle, la nécessité aussi de
« faire de plus en plus appel à ce que j'appellerai les succé-
« danés du charbon ».

Mais surtout au lendemain de la guerre, avec nos pays
envahis à reconstituer ; ayant, en comptant les morts et les
mutilés, deux millions d'hommes en moins, nous devrions
tout faire pour intensifier la production et réduire le prix de

revient d'une matière première aussi indispensable que la houille ; il est singulièrement grave de nous engager dans une voie qui risque d'aboutir pour nous à une véritable catastrophe.

A l'issue du long cauchemar, il semble qu'une immense détente énerve les énergies du travail détournées ou troublées pendant plus de quatre ans dans leur application normale ; chez les peuples faibles ou déprimés par la défaite et la misère, c'est le bolchevisme avec son affreuse crise de régression ; chez les vainqueurs ou chez les forts, c'est la volonté générale d'obtenir à la fois une diminution de l'effort et une augmentation de la rémunération. Que ce rêve soit illogique, et par conséquent, dangereux, il suffira de peu de temps pour le révéler à tous et l'histoire enseigne au reste que ces crises ne peuvent qu'être de brève durée.

Nous ne pouvons continuer dans les mines et ailleurs, à suivre la voie prise depuis l'armistice. C'est folie que de prétendre accroître son gain et réduire à la fois son effort ; toute nouvelle diminution sous quelque prétexte que ce soit de la durée du travail, toute nouvelle majoration de salaire ne correspondant pas à une augmentation de rendement doivent être absolument proscrites.

On ne remédie pas à la vie chère en élevant le coût de toutes choses ; l'augmentation de prix du charbon a sa répercussion sur le reste de l'industrie ; il en résulte une fois de plus entre les besoins de chacun et les moyens qu'il a d'y satisfaire, une rupture d'équilibre qui ne fera que s'accroître si au lieu de forcer la production et de diminuer le prix de revient, on veut encore travailler moins pour gagner davantage.

La prospérité de la France ne peut renaître que par le travail persévérant de tous, et comme l'écrit excellemment M. Loiret, Ingénieur en Chef des Mines dans son article sur la « Crise du charbon et le Travail des mines en France et en Angleterre (*Revue politique et parlementaire*, octobre 1919). « Il n'y a pas lieu, bien loin de là, de nous

« décourager en pensant à l'avenir ; mais il ne faut pas,
 « dans les mines plus encore qu'ailleurs, nous laisser
 « emporter par la « vague de paresse » qui déferle à l'heure
 « actuelle sur le monde et menace de tout submerger.
 « Exploitants et ouvriers, vendeurs et acheteurs, nous avons
 « tous le même pressant intérêt à ce que la production cesse
 « de décroître, à ce que le rendement se relève ; les remè-
 « des à la situation dont nous souffrons ne manquent pas,
 « il importe de n'en négliger aucun ; mais nul d'entre eux
 « n'aurait d'efficacité si nous n'étions d'abord convaincus du
 « danger que la crise actuelle fait courir à notre industrie
 « et de l'impossibilité où nous sommes, à quelque classe
 « sociale que nous appartenions, d'améliorer notre condi-
 « tion autrement que par le travail ».

VU :

Le président de thèse,
 EDGARD ALLIX.

VU :

Le doyen,
 F. LARNAUDE.

VU-ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le vice-recteur de l'Académie de Paris,
 Pour le vice-recteur,
L'Inspecteur de l'Académie,
 CROUZET.

BIBLIOGRAPHIE

- J. LOIRET, ingénieur en chef des mines. — La crise du charbon et le travail des mines en France et en Angleterre. Extrait de la *Revue politique et parlementaire*, octobre 1919.
- J. LOIRET, ingénieur en chef des mines. — La crise du charbon et l'utilisation rationnelle des combustibles. Extrait de la *Revue politique et parlementaire*, décembre 1919.
- C. ROBERT-MULLER, professeur de géographie économique à l'Ecole des Hautes-Etudes commerciales, *Le charbon, nos besoins et les moyens d'y répondre*, 23, avenue de Messine, 1917.
- Extraits des rapports présentés à l'assemblée générale ordinaire (1915, 1916, 1917, 1918, 1919). Comité central des Houillères de France.
- Circulaires du Comité central des armateurs de France.
- Instructions générales sur la répartition et la distribution du charbon, 12 juillet 1917 et 12 novembre 1917, du Ministre de l'Armement et des Fabrications de Guerre (B. N. C.).
- Notice explicative sur la nouvelle taxation des charbons d'importation. Arrêté ministériel du 15 juin 1918. Ministère de l'Armement et des Fabrications de Guerre B. N. C. 1^{er} juillet 1918.
- Instructions générales aux délégués du B. N. C. dans les ports sur le contrôle, la répartition et le règlement des importations de charbon anglais B. N. C. 29 août 1917.
- Application de la flotte charbonnière du schème franco-anglais du 1^{er} mai 1918 du Commissariat des Transports maritimes et de la Marine marchande.
- Documents statistiques du B. N. C. — Rapports mensuels et annuels.
- Circulaires ministérielles et instructions diverses du B. N. C., *Annales des mines*.
- Débats parlementaires.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
CHAPITRE PREMIER. — Histoire du Bureau National des Charbons	3
CHAPITRE II. — Le régime des Houillères françaises en temps de guerre	29
CHAPITRE III. — Création du Bureau National des Charbons .	53
CHAPITRE IV. — Taxation des charbons d'importation et des frets	59
CHAPITRE V. — Taxation des charbons français	112
CHAPITRE VI. — La répartition et la distribution du charbon pendant la guerre	124
CHAPITRE VII. — L'œuvre accomplie par le Bureau National des Charbons	150
CONCLUSION.	174
BIBLIOGRAPHIE	183

